



UNIVERSIDAD
DE MÁLAGA
FACULTAD
DE TURISMO

GRADUADO EN TURISMO TRABAJO FIN DE GRADO

***LOS MEGAPROYECTOS EN LA COSTA DEL SOL: EL
CASO DEL AEROPUERTO***

Realizado por:

ANA PÉREZ GARCÍA

Fdo.:

Dirigido por:

ENRIQUE NAVARRO JURADO

Vº Bueno del tutor

Fdo.:

MÁLAGA, Diciembre 2013

TÍTULO: LOS MEGAPROYECTOS EN LA COSTA DEL SOL: EL CASO DEL AEROPUERTO.

PALABRAS CLAVE: *Megaproyecto, Costa del Sol, Málaga, aeropuerto, ampliación, crisis, inversión.*

RESUMEN:

El presente estudio trata el aeropuerto de Málaga como un megaproyecto, consecuencia de la última ampliación realizada. Este trabajo abarca cuáles han sido las modificaciones a las que ha sido sometido desde su construcción, la inversión, afectados por la misma y las soluciones a las problemáticas que han ido surgiendo sin olvidar las consecuencias que ha tenido la crisis sobre el resultado final.

El objetivo es conocer mediante el estudio histórico, actual y previsiones, los flujos de turistas recibidos tanto en el destino como en el aeropuerto, y si las infraestructuras realizadas han servido para el aumento de las mismas. Además se va a determinar si se han cumplido las previsiones realizadas a efectos de la ampliación y se van a analizar las consecuencias y actuaciones que ha tenido la nueva construcción sobre el destino.

ÍNDICE

Capítulo 1	Introducción.....	1
Capítulo 2	La crisis económica.....	3
2.1.	La crisis económica actual	3
2.2.	La crisis y el turismo.....	4
Capítulo 3	Megaproyecto turístico: El aeropuerto de Málaga.....	7
3.1.	¿Qué es un megaproyecto?	7
3.2.	La evolución del aeropuerto de Málaga-Costa del Sol	9
Capítulo 4	Resultado de la ampliación y estudio evolutivo.....	12
4.1.	La ampliación	12
4.2.	La demanda	19
4.2.1.	Perfil de la demanda.....	21
4.3.	Previsiones sobre la llegada de usuarios	23
4.4.	El “boom” de las low cost	30
4.4.1.	Compañías tradicionales y low cost.....	33
4.4.2.	Las compañías low cost en Málaga	36
Capítulo 5	Conclusiones.....	39
	Bibliografía.....	41
	ANEXO	44

CAPÍTULO 1 INTRODUCCIÓN

El presente trabajo es una simulación donde la consultora de turismo “Pérez García S.L.” desarrolla un estudio a petición de su cliente “Multinacional Marshall S.L.” con intereses en la gestión de aeropuertos en situaciones de desequilibrio económico. Se trata de un estudio de carácter técnico y de resolución de un caso práctico planteado por la Multinacional. El cliente nos solicita estudiar el proyecto de la reciente ampliación del aeropuerto de Málaga y cuál ha sido el efecto de la crisis en la misma.

El valor de este trabajo viene dado por el estudio de las previsiones realizadas a corto, medio y largo plazo realizadas a causa de la ampliación y la posterior realidad a la que se ha enfrentado el aeropuerto. De esta manera se ha podido ver si la inversión realizada ha influido en el turismo llegado a la Costa del Sol. La complejidad del estudio viene dada por la dificultad a la hora de obtener información relacionada con este tema.

La crisis es un lastre que el gobierno español no ha querido reconocer hasta que la situación ha sido más que evidente. Se ha tratado de ocultar y de suavizar sus consecuencias lo máximo posible, pero los datos cuantitativos son claros. El plan Director que se realizó en el año 2006 para la ampliación del aeropuerto de Málaga, como se verá en el presente proyecto, no contempló una situación de crisis que dos años después haría temblar los cimientos del turismo consolidado y fuerte que presumía tener la Costa del Sol.

Además, se analizarán las consecuencias que ha tenido la ampliación. Expropiaciones, reubicaciones y pagos, son factores que hay que tener en cuenta en una mega construcción de estas características y todo el dinero que ello supone. De este modo, cabe preguntarse si ha sido una inversión rentable y si ha supuesto una mejora para el destino.

El fenómeno de las compañías aéreas “low cost” ha revolucionado el mercado aéreo. Esto no hubiera sido posible sin un mundo globalizado, donde internet ha influido de forma espectacular en la compra de billetes de avión, eliminando de esta forma intermediarios y lo que ha permitido ofrecer mejores precios. De este modo, ha surgido un nuevo mercado en el que los precios se adaptan a lo que los clientes están dispuestos a pagar. Necesidad de que las compañías innoven para adaptarse al nuevo tipo de cliente y al movimiento masivo hacia precios más asequibles, ha hecho que muchas compañías tradicionales cambiaran los procedimientos para ofrecer mejores precios o incluso crearan sus propias aerolíneas de bajo coste. Este fenómeno tan revolucionario, ha afectado al turismo y al tipo de turista que llega a nuestras costas y en el estudio se analiza de qué modo.

El objetivo principal que pretende alcanzar este proyecto es el estudio de la ampliación del aeropuerto de Málaga y una vez realizada, de qué forma ha influido en la llegada de turistas. Además se comentará de qué manera ha afectado la crisis y el uso que se le ha dado una vez finalizada la construcción.

El turismo genera directa e indirectamente un aumento de la actividad económica en los lugares de destino, además de tener efectos en el entorno natural, en las zonas edificadas y en la población local. Debido a estos diversos impactos y la variedad de factores de producción requeridos para producir los bienes y servicios adquiridos por los visitantes y al amplio abanico de agentes involucrados o afectados por el turismo, es necesario adoptar un enfoque global del desarrollo, la gestión y la supervisión del turismo en políticas tanto nacionales como locales.

El turismo se puede generar creando una oferta turística básica y complementaria (Sánchez Ollero, 2012):

- Recursos turísticos: se basan en los atractivos con que cuenta un determinado destino, ya sean de orden natural, histórico, monumental, cultural o folclórico. Son la motivación principal del turista.
- Infraestructuras: son todos aquellos componentes físicos necesarios para el desarrollo de la actividad, ya sean públicos o privados.
- Empresas turísticas “puras”: las cuales prestan el servicio directo al turista (como por ejemplo empresas de alojamiento y transporte).
- Oferta complementaria: referente a la restauración, salas de fiestas, oferta deportiva...

Es en este contexto cuando se puede definir lo que es un megaproyecto turístico, que a pesar de no tener una definición genérica, podemos decir que son espacios que requieren un gran tiempo de construcción, los cuales se enfrentan a grandes riesgos, necesidades y dificultades para que se lleven a cabo incluyendo una gran inversión para su realización, con el único fin de atraer a una gran cantidad de turistas.

En el caso de estudio, ha sido la administración pública la que ha financiado este megaproyecto realizado prácticamente por completo en una situación de crisis económica. Este motivo hace que nos preguntemos cómo ha sido financiado y de dónde se han cogido esos fondos públicos.

Con este trabajo se intenta dar respuesta a muchas de las preguntas que quedan en el aire, las cuales han sido esquivadas por las administraciones con el fin de tapar la realidad bastante negativa a la que se ha enfrentado esta inversión.

Para la realización del estudio, se han utilizado fuentes bibliográficas, además de prensa y otras fuentes de interés (internet, bases de datos oficiales...) para la recopilación de la información necesaria.

CAPÍTULO 2 LA CRISIS ECONÓMICA

En este capítulo se estudian los factores determinantes de una crisis que afecta a gran parte del mundo actual. Se da respuesta a cómo se creó la crisis y las consecuencias de la misma en el entorno general y en el entorno específico del turismo. Se estructura en dos apartados; en el primero de ellos se analiza la crisis económica de un modo más general y la evolución de la misma. En un segundo apartado se presenta de qué modo ha afectado al sector turístico.

2.1. LA CRISIS ECONÓMICA ACTUAL

El capitalismo se presenta siempre como una economía política, es decir, como una combinación de poder político y la acumulación de capital que articula formas específicas de distribución social y producción material. La duración en el tiempo y la extensión de esta combinación, dependen de la capacidad de los estados para construir o reconstruir asientos políticos y sociales, y para crear regímenes económicos capaces de establecerse en el mercado mundial y sustentar pautas de desarrollo duraderas (Cordera, Lomelí & Flores, 2013)

Los hechos que van a definir la situación de un país son las decisiones tomadas en los negocios, en inversión, en la política económica internacional y la política económica y social de un Estado, acompañadas de sus convenientes estrategias, pautas o estilos de desarrollo. El objetivo principal es identificar formas para relacionar la economía y la política y el Estado y el mercado, para adaptarse al entorno internacional y de este modo poder sobrevivir a un mundo donde los continuos cambios están muy presentes.

Esta crisis es un efecto secundario de la debacle financiera que empezó a ser evidente en Estados Unidos y Reino Unido en 2007. ¿Las causas? Una burbuja en el mercado de la vivienda de ambos países desde principios del año 2000 y la concesión de préstamos de alto riesgo. En el caso de España, se ha visto afectada por estos hechos a través de dos vías principales (Boldrin, 2010).

Por un lado, el colapso mundial de los precios de las propiedades inmobiliarias ha sido el detonante de la crisis de la vivienda en España, un país que había experimentado un aumento constante del valor de las viviendas. La magnitud de la caída de precios, los préstamos hipotecarios concedidos por los bancos a personas que no podían hacer frente a sus obligaciones, y por consiguiente, la tasa de morosidad, han sido lo suficientemente importantes como para producir un parón brusco de la actividad en el sector de la construcción y los negocios inmobiliarios. Dado que estos sectores habían

adquirido un peso nunca visto en la economía española (cerca del 12% del PIB), su repentina parada ha generando una recesión general de la economía.

Por otro lado, la crisis externa ha afectado por ser España un país fuertemente endeudado frente al exterior, como resultado del rápido crecimiento durante los años 90. El creciente déficit refleja este hecho y tiene como consecuencia la excesiva dependencia de la actividad económica española de los préstamos extranjeros.

El crecimiento de la economía española se ha alimentado de una mano de obra abundante, relativamente barata que se ha multiplicado con la llegada de cinco millones de personas en apenas 10 años. Estos hechos, junto con un stock de viviendas y un tipo de interés históricamente bajos, contribuyeron a impulsar un “boom” sostenido en el sector de la construcción. Sin embargo, la demanda de cualquier sector es limitada en el largo plazo y, desde el año 2005, debería haber sido evidente que la oferta estaba empezando a sobrepasar a la demanda. Llegados a este punto, las oportunidades de beneficio en el sector inmobiliario solo podían depender de la persistencia de la burbuja y, las burbujas, nunca duran mucho tiempo. En general, las recesiones aparecen cuando desaparecen las oportunidades de beneficio y, al mismo tiempo, se realizan un gran número de inversiones equivocadas que generan pérdidas. Esto era exactamente lo que estaba ocurriendo en España desde finales del 2006, por lo que una recesión era inevitable en cualquier caso, incluso en ausencia de una crisis internacional.

Por desgracia, el “boom” en el sector de la construcción ha durado un par de años más de lo que hubiera sido deseable, por lo que actualmente nos encontramos con 1 millón de viviendas sin vender o que solo se pueden vender perdiendo dinero. A estas “inversiones equivocadas” hay que añadir que el nivel de empleo en el sector de la construcción y los que dependen de él, resulta ahora mucho mayor, aproximadamente 1 millón de trabajadores, de lo que la demanda puede sostener de forma económicamente viable en el futuro. Aquí radica nuestra crisis; y este problema lo hubiéramos tenido con y sin crisis americana (Boldrin, 2010).

2.2. LA CRISIS Y EL TURISMO

El mundo contemporáneo constituye un escenario económico en continuo cambio y esta dinámica exige, a su vez, una constante adaptación de las empresas a las modificaciones del entorno. Pero algunas veces el cambio es más profundo y radical, modifica todas las previsiones que conocíamos y, consecuentemente, genera una honda incertidumbre en los agentes. Esta es la situación actual, una crisis profunda y previsiblemente duradera que nos obliga a repensar todo aquello que habíamos considerado como dado, a revisar estrategias y, finalmente a asumir nuevos retos (Rodríguez & Martínez, 2009).

No hay que olvidar que el sector turístico es un mercado muy dependiente de los factores que afectan al contexto económico internacional y

que, por tanto, se ha visto afectado directamente por esta situación de debacle económica en la que nos encontramos. Según nos muestra el Barómetro de la OMT del turismo mundial (UNWTO, 2009) en la segunda mitad del año 2008 ya se muestra que la demanda mundial de llegadas internacionales se redujo de un 5% en la primera mitad a un 1% en la segunda. Según los datos de Frontur, durante el año 2008 llegaron a España 57.4 millones de turistas, lo que significa un 2,6% menos que en el año 2007.

El siguiente gráfico nos muestra la evolución de las llegadas de turistas en el periodo comprendido entre 2004 y 2010 en España.

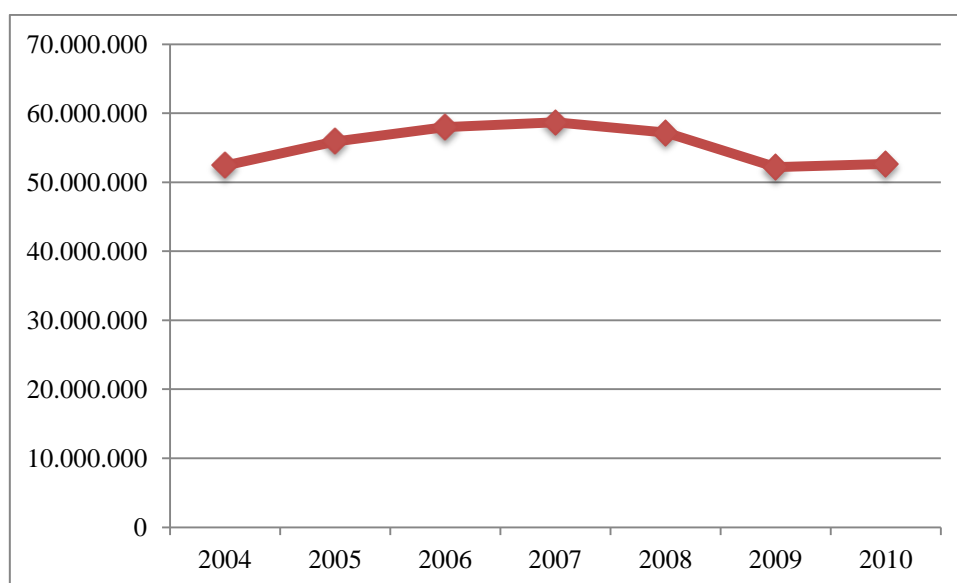


Gráfico 2.2.1 Llegadas de turistas anuales en España (Datos absolutos) (2004-2010).

Fuente: (<http://www.iet.tourspain.es/es-es/estadisticas/frontur/paginas/default.aspx>.) Elaboración propia.

Con estos datos, algunos economistas como por ejemplo Xavier Mena (profesor del departamento de Economía de Esade), ya preveían que el declive de la situación turística de nuestro país iba a ser evidente, poniendo fin a cuatro años de fuerte crecimiento del turismo mundial ya que entre 2004 y 2007 el turismo internacional creció a unas tasas del 7% anual impulsado principalmente por el auge de la economía mundial. ¿Cuáles fueron los factores que alteraron el ritmo de llegadas de turistas internacionales? Además de la crisis financiera internacional, las dificultades para acceder al crédito y la elevación de los precios de los combustibles a mediados del año 2008 fueron factores que acabaron por minar tanto la confianza empresarial como la de los consumidores.

Concretamente en Andalucía los datos no varían en gran medida a los citados a nivel estatal a pesar de ser uno de los destinos más elegidos por los turistas tanto nacionales como internacionales de España. Como se puede comprobar en la tabla 2.2.1, en tan solo un año, Andalucía perdió casi 30

millones y medio de pasajeros registrando una caída del 12,10%. Hablamos del periodo 2008-2009 cuando se dan todas las variables negativas anteriormente expuestas. Cabe destacar que desde el año 2004 no se dieron cifras tan bajas en lo que a llegadas de viajeros respecta. Todo lo que se consiguió en 5 años (de 2004 a 2008) se pierde en un único año y lo peor es que la cifra continúa bajando. Aunque en 2011 se recupera un 2,30% dando un pequeño ápice de esperanza al sector, apenas se consigue llegar a los 22 millones de turistas. Este aumento se debe en gran medida a la aparición de la primavera árabe que se tradujo en una intensa reordenación del tráfico turístico dentro del Mediterráneo que permitió que Andalucía acabara el año 2011 con un resultado más favorable de lo esperado (Aurioles, 2013).

Año	Turistas	T. Var %	Ingresos por turismo (Mill €)	T.Var % Ingresos
2004	22.065.330	2,90%	14.300	-
2005	23.629.187	7,10%	14.460	1,1%
2006	25.221.896	6,70%	15.600	7,9%
2007	25.801.467	2,30%	16.400	5,1%
2008	25.146.117	-2,50%	17.083	4,2%
2009	22.099.888	-12,10%	17.232	0,9%
2010	21.293.968	-3,60%	16.954	-1,6%
2011	21.791.961	2,30%	17.325	2,2%

Tabla 2.2.1 Llegadas anuales de turistas a Andalucía e ingresos por turismo en datos absolutos y relativos) (2004-2011).

Fuente: (www.juntadeandalucia.es/institutodeestadisticaycartografia, 2013.) Elaboración propia.

Un dato que cabe matizar es que los ingresos por turismo en Andalucía en el año 2009 crecieron en una proporción menor (0,9%) sin llegar a decrecer. A pesar de que en 2011 el número de turistas es inferior al número de turistas en 2004 (21.791.961 y 22.065.330 respectivamente), los ingresos por turismo son superiores en 3.025 millones de euros. Una de las principales razones de este crecimiento, se debe al aumento del gasto por turista.

Hasta el año 2008 se confiaba en que la fortaleza que había mostrado el sector turístico con tasas interanuales que superaban el 7% en la llegada de turistas, ayudaría a afrontar y superar la situación de coyuntura económica, sobre todo a la hora de compararlo con otros sectores que salieron peor parados. Es llamativo el hecho que en los años donde la crisis se hace más notoria produciendo la mayor disminución en la llegada de turistas (periodo 2008-2009), los ingresos por turismo continúan aumentando. Una posible explicación a este fenómeno, es el incremento en las llegadas de turistas de

países donde la crisis no ha afectado de una manera tan agresiva, como por ejemplo en los países nórdicos.

La quiebra de Lehman Brothers marcó un gran antes y después en el sector financiero de Estados Unidos, hecho que influyó en el colapso de las economías estadounidense y europea. Una de las consecuencias más directas en estas situaciones de desequilibrio económico es la caída de precios, a lo que tuvo que recurrir Andalucía debido a la reducción en la demanda.

Como se viene diciendo hasta ahora, la crisis económica mundial ha truncado las expectativas generadas con anterioridad creando una situación de incertidumbre y poca estabilidad en los mercados. Ante este profundo cambio en el escenario económico que afecta a la población mundial, las predicciones hechas con anterioridad a la crisis bajo la esperanza de bonanza económica, carecen ahora de fiabilidad.

Frente a esta situación, se encuentra un megaproyecto ya planteado por la Administración Pública en 2006 en Málaga; la ampliación del aeropuerto.

CAPÍTULO 3 MEGAPROYECTO TURÍSTICO: EL AEROPUERTO DE MÁLAGA

En el presente capítulo se conocerá qué es un megaproyecto en un primer apartado. Además, se estudiará cuál ha sido la evolución del aeropuerto Málaga- Costa del Sol y se conocerá cómo se creó y la situación previa a la ampliación.

3.1. ¿QUÉ ES UN MEGAPROYECTO?

Antes de comenzar con este capítulo, es necesario aclarar qué se entiende por megaproyecto. La definición que se va a tomar como referencia es una de las definiciones más generalizadas, creada por Northmann y la cual afirma que:

“Podemos definir un megaproyecto como un esfuerzo único, un proyecto cuyas condiciones particulares le hacen aún más especial que los proyectos normales, por requerir mayores tiempos, presupuestos y / o recursos asignados que en proyectos similares. Los riesgos, las necesidades y dificultades para llevarla a cabo son habitualmente altos”. (Northmann P.M., 2013)

Además aclara que no hay una norma general para definir cuando un proyecto debe ser considerado un megaproyecto y que siempre va a depender

del contexto. El presupuesto, el tiempo, los recursos empleados y los riesgos considerados son los que harán marcar la diferencia.

Los megaproyectos pueden ser considerados desde dos puntos de vista. Por un lado, se encuentran autores como Koch (2012) que apoya la creación de megaproyectos y afirma que hay que hacer referencia no solo al aspecto empresarial, si no que se trata de generar un entorno físico, tecnológico, social, ambiental e institucional propicio para atraer y desarrollar actividades económicas generadoras de riqueza y empleo. De este modo, afirma el autor que es necesario que las ciudades y destinos turísticos promuevan o creen estas condiciones que contribuyan a la creación y desarrollo de los megaproyectos. Esta visión, confirma que los resultados de estas gigantescas construcciones son positivos, que los megaproyectos aportan mayores ingresos para los estados, que dinamizan la economía, que son fuentes de trabajo y por tanto mejoran los ingresos de parte de la población o que promociona nuevas inversiones y nuevas alternativas de negocio.

Por otro lado, encontramos a autores con una visión menos positiva como por ejemplo Naredo (2012) el cual afirma que los megaproyectos tienen una lógica enrevesada y perversa. Naredo explica que la creencia de que la actividad económica está regida por la producción y el mercado induce a presuponer, de entrada, que apunta a fines utilitarios buenos de por sí y a cubrir demandas insatisfechas. Presupone también que las empresas trabajan para fabricar y vender bienes y servicios socialmente útiles. A pesar de ello, la realidad es que la gente no llega a entender que es justo esa la ideología económica dominante de la producción y del mercado la que encubre la naturaleza meramente extractiva de los megaproyectos y el manejo meramente instrumental de las empresas que colaboran en el empeño. Pues el objetivo de producir bienes y servicios o de cubrir demandas insatisfechas, deja de ser la finalidad del megaproyecto, para convertirse en mero pretexto justificador del mismo, que oculta su verdadera finalidad: el latrocinio extractivo directo, en alguna de sus fases de desarrollo, asociado a la obtención de concesiones, de reclasificaciones de terrenos y/o al manejo de abultados presupuestos aportados o avalados por el Estado o sufragados por amplios colectivos de accionistas, usuarios o contribuyentes. Pues bajo el paraguas ideológico de la producción, se oculta un juego de suma cero, en el que el lucro y las plusvalías obtenidas por algunos, han de acabarlas pagando otros. De ahí que las finalidades productivas y rentables declaradas que magnifican, en principio, el interés de los megaproyectos, acostumbren a desinflarse a medida que se desarrollan y cobra fuerza la fase extractiva de los mismos, cuánto más importancia cobre esta fase extractiva, mayor suele ser el fiasco económico del megaproyecto como por ejemplo la construcción del aeropuerto de Castellón o la cuestionada Eurovegas.

En cuanto a la financiación, los megaproyectos pueden derivarse de dinero público, de aportaciones privadas o de una mezcla de ambas. El aeropuerto malagueño, ha sido financiado con dinero público. Lo que a veces sucede con los megaproyectos ligados a las infraestructuras financiadas con

dinero público, es que son asistidos por los fondos europeos que España ha sido beneficiaria. En estos casos, la clave del negocio de las constructoras pasa por inflar todo lo posible los presupuestos de obras. Este hecho desplaza la actividad desde la producción de riqueza hacia la adquisición de la misma.

En este caso, la ampliación del aeropuerto de Málaga se considera un megaproyecto por su gran coste, por la gran cantidad de personas que ha requerido su ampliación y las comunicaciones que se han creado para el mismo.

3.2. LA EVOLUCIÓN DEL AEROPUERTO DE MÁLAGA-COSTA DEL SOL

Hace casi 100 años que el cuarto aeropuerto español recibió su primera aeronave gracias a los pioneros de la compañía Latécoère, los cuales buscaban un aeródromo apto para que sus aviones-correo pudieran realizar una de sus escalas para el reabastecimiento de combustible y descanso de pilotos en la ruta de transporte de correo entre Toulouse y Casablanca.

En las siguientes décadas se fundó un aeroclub. Entonces, los vuelos de la Latécoère pasaron de transportar únicamente correo a llevar también algunos pasajeros. Durante la guerra civil, el aeródromo de Málaga fue bombardeado en varias ocasiones a lo largo de 1936 y en las primeras semanas de 1937, hasta que en febrero de ese mismo año, las pocas instalaciones que quedaban en pie pasaron al lado golpista. A partir de ese momento, se decidió ampliar y mejorar las condiciones del campo de vuelo usando la mano de obra de prisioneros de guerra de los campos de concentración de Churriana y Torremolinos, allí se crearía una escuela de tripulantes, especialistas y observadores del ejército del aire.

En plena guerra civil, gracias al apoyo de Benito Mussolini a Franco, la compañía italiana Ala Littoria inició una serie de vuelos regulares, que solo podían permitirse contadas personas, desde Málaga a Tetuán, Melilla, Sevilla y Lisboa, donde se enlazaba con los vuelos de Lufthansa de la etapa de Hitler.

Tras el conflicto armado, el nuevo gobierno quiso dotar a la ciudad de un aeropuerto permanente y explotar el potencial turístico de la zona. Se encargó la construcción de una terminal de pasajeros definitiva a Luis Gutiérrez Soto, que durante la guerra militó como aviador en el bando franquista. Antes de 1936, este arquitecto había construido un buen número de proyectos. Algunos ejemplos de sus obras son el Cine Callao, el Teatro Barceló o en Bar-museo Chicote, todos localizados en Madrid. En lo que refiere a la primera terminal del aeropuerto de Málaga, se basó en un estilo 'regionalista' intentando recordar a un cortijo. Esta primera ampliación comenzó en 1943 y no fue hasta el 2 de Julio de 1946, que el aeropuerto se abrió al tráfico nacional e internacional y clasificado como aduanero. Dos años después, se inaugura finalmente la estación civil de pasajeros.

El 20 de octubre de 1959 aterrizó en la pista de asfalto del aeródromo malagueño la primera línea chárter internacional hacia Málaga que procedía de Helsinki y que ayudó al 'boom' turístico de la Costa del Sol donde comenzaban a abrirse establecimientos hoteleros. Tras ocho horas de vuelo el avión 'Convair 440' llegaba a las 12.00 horas con la compañía Kar Air bajo el mando del capitán Olli Mäkinen y con 48 pasajeros a bordo, que fueron recibidos por el director del aeropuerto y las autoridades locales y provinciales.

De este modo nacía la primera línea chárter que se establecía en el aeropuerto y que se bautizó como 'la ruta del sol' y que seguía el recorrido Helsinki, Gotemburgo, Basilea, Barcelona, Málaga. Esta compañía tomó el nombre de sus propietarios, la familia Karhumäki, pionera en la aviación de su país y que voló a Málaga fletada por el operador turístico Aurinkomatkojen, que desplazó a la ciudad a las tres primeras guías turísticas de la Costa del Sol, que se encargarían de atender a los grupos de pasajeros, siendo sus principales actividades las excursiones a Granada y Tánger.



Imagen 3.2.1. Llegada del primer vuelo chárter al aeropuerto de Málaga procedente de Helsinki en 1959.

Fuente: (www.diariosur.es, 2009)

En la década de los 60 y debido al boom turístico de esa misma época, se produce un cambio radical en el diseño del aeropuerto, además de ampliar la pista de vuelo y de construir una pista de rodadura paralela.

Hasta 1968, el llamado "aerocortijo", hoy parte de un museo aeronáutico, fue la única terminal de Málaga, junto a un barracón provisional. El crecimiento de pasajeros hizo recomendable construir un edificio moderno para asumir el boom turístico. Junto a esta nueva terminal se construyó otra dedicada exclusivamente a los vuelos chárter, un edificio gemelo a los construidos en otros aeropuertos turísticos españoles como Girona, Ibiza, Palma o Alicante. Fue puesto en funcionamiento a partir de 1972, cuando Málaga ya se había convertido en transoceánico, con el inicio de los vuelos desde EEUU (Detroit,

Chicago, Nueva York, Los Ángeles) con compañías como ONA, TIA, Pan Am y TWA.

A mediados de los 80, el aeropuerto empezó a quedar pequeño, aunque solo en temporada de verano, por lo que se decidió convocar un concurso para la construcción de una nueva terminal, algo que había pedido la Junta de Andalucía con insistencia con un argumento un tanto peculiar: "Málaga era un punto estratégico de cara a la Exposición Universal de Sevilla de 1992". El proyecto, asociado a una ampliación del campo de vuelo, acabó ganándolo el estudio de arquitectura de Ricardo Bofill y se bautizó como "Terminal Pablo Ruiz Picasso", un edificio preparado para atender con holgura la demanda de los siguientes años, en la que se llegó a los 10 millones de pasajeros por ejercicio. Además se construye un edificio de aparcamiento de vehículos que entra en servicio en verano de 1995 adaptado para comunicar mediante un túnel con el terminal de pasajeros y para acoger servicios de alquiler de vehículos. En este mismo año, se procede a la remodelación y restauración del antiguo edificio de los años cuarenta que pasa a ser terminal de aviación general. Un año más tarde inauguran un hangar para el mantenimiento de grandes aeronaves y, junto a él, un terminal de mercancías.

Cabe añadir que en 1997 se realiza una nueva ampliación del estacionamiento de aeronaves y se dota al mismo de un sistema de suministro de combustible.

Hasta ese momento, el aeropuerto disponía de una única pista de aterrizaje y despegue denominada 14-32. La longitud de la misma es de 3.200 metros y el ancho de 45 metros. El campo de vuelos contaba con cuatro calles de salida rápida, tres calles de acceso a pista y una rodadura paralela que sirve a las dos cabeceras. La capacidad declarada de la pista es de 36 operaciones por hora.

El principal edificio terminal era y sigue siendo en la actualidad, el Pablo Ruiz Picasso o T2. En éste se atiende la mayoría del tráfico nacional e internacional. La T2 se encuentra conectada con la T1 que es la terminal más antigua. En la T1 se alojan las oficinas de administración del aeropuerto y se atienden los vuelos con origen/destino Ceuta y Melilla y aquellos otros sujetos a control de aduanas. El terminal T2 tiene una planta rectangular de 180x110 m. y dos muelles de embarque con unas dimensiones de 140x25 m. La superficie total construida es de unos 79.516 m² distribuida en cuatro plantas. El terminal T1 dispone de 23.109 m² repartidos en dos plantas principales.

Hace 10 años, por Málaga transitaban 11,5 millones de pasajeros. El año pasado fueron 12,5, pero en todo este tiempo se ha realizado una ampliación de gran inversión y dudoso uso. En el siguiente capítulo se va a estudiar cuáles han sido las modificaciones que ha sufrido el aeropuerto tras esta última ampliación y el resultado final que se ha obtenido la misma.

CAPÍTULO 4 RESULTADO DE LA AMPLIACIÓN Y ESTUDIO EVOLUTIVO

Este capítulo se estructura en cuatro apartados. En el primero de ellos se tratarán las modificaciones que ha sufrido el aeropuerto durante la última ampliación para dar lugar a un segundo y tercer epígrafe donde se estudiará la demanda que ha recibido y se comparará con la prevista para los años siguientes a esta mega construcción. Se finalizará este capítulo con uno de los acontecimientos más trascendentales en la llegada de turistas por vía aérea; el “boom” de las compañías de low cost.

4.1. LA AMPLIACIÓN

El aeropuerto de Málaga ha sido sometido a un proceso de expansión con una inversión superior a los mil quinientos millones de euros. La ampliación se desarrolla de acuerdo con el Plan Director de 2006.

El *“Artículo 7. Revisión de los Planes Directores” del Real Decreto 2591/98 de 4 de diciembre* sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, impone la obligación de revisar los planes Directores siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido, debiendo actualizarse, al menos, cada ocho años. El plan actual, es una modificación del plan realizado en 2001 a consecuencia de un fuerte crecimiento de la demanda, debido en gran parte, a la aparición de compañías aéreas de bajo coste que no fue contemplada en el plan inicial y a las obras de ampliación que se iban a realizar. En este caso, se tomará como referencia el último plan vigente, el del año 2006.

Como consecuencia de la progresiva globalización de la economía mundial, junto con la liberación del tráfico aéreo, los modernos Sistemas Generales Aeroportuarios están en evolución y han añadido a su papel básico de componentes de las redes de transporte aéreo, funciones ligadas con la estructura urbana territorial y con el desarrollo económico de su área de influencia.

La herramienta en la que se basa la planificación del aeropuerto es el Plan Director, el cual es estrictamente aeroportuario y no urbanístico y permite establecer las directrices de desarrollo futuro de cada aeropuerto. Los objetivos de estos planes son:

- Garantizar la funcionalidad e interdependencia de los diferentes subsistemas aeroportuarios que integran la zona de servicio del aeropuerto.
- Conseguir el nivel de calidad de servicio estipulado por Aena para cada uno de ellos y las zonas que los componen.

Los subsistemas aeroportuarios en los que se divide la zona de servicio de los aeropuertos son:

- Movimiento de aeronaves:
 - Zona de maniobras: pista de vuelo y calles de rodaje.
 - Zona de estacionamiento: plataforma comercial y de aviación general de aeronaves.
- Actividades aeroportuarias:
 - Zona de pasajeros: accesos, aparcamiento, terminal, servicios...
 - Zona de carga.
 - Zona de apoyo a la aeronave.
 - Zona de servicio.
 - Zona de aviación general.
 - Zona de abastecimiento.
 - Otras instalaciones.
 - Viales interiores.

Según indica el actual Plan Director del aeropuerto de Málaga (2006), el objetivo de la ampliación es delimitar la zona de servicio, definiendo y ordenando los diferentes subsistemas que lo integran y estructuran conforme a su funcionalidad interdependiente, buscando un equilibrio armónico y eficiente de la actividad global aeroportuaria y garantizando su desarrollo y expansión futuros. Las modificaciones que se consideraron necesarias para que esos objetivos fueran posibles son las que a continuación se exponen.

- Modificación en el subsistema de movimiento de aeronaves, compuesto por las zonas de maniobra y estacionamiento. Esta modificación se basará en los horizontes de estudio del Plan de Desarrollo Previsible.
- El área de accesos se diseñará para las horas de máxima afluencia de pasajeros. Igualmente el área de aparcamiento se diseñará con el mismo criterio anterior.
- El edificio terminal de pasajeros y sus diversas dependencias se diseñarán atendiendo a los criterios establecidos por IATA.
- El resto de zonas del subsistema de actividades aeroportuarias se diseñarán conforme a las necesidades que la demanda de tráfico fije para cada una de ellas.

En su momento, fueron consideradas distintas alternativas de configuración para el campo de vuelos, entre las que se incluían configuraciones similares a las propuestas en el Plan de 2001. Sin embargo la ampliación del edificio terminal ya se había iniciado con anterioridad a la revisión del Plan. En este caso las alternativas consideradas consistían en continuar con la construcción de acuerdo con lo previsto o en modificarla.

En la práctica, la obra de la ampliación del Campo de Vuelos del aeropuerto de Málaga comprende la construcción de la nueva pista de vuelo y sus obras complementarias (plataforma, rodaduras y edificio S.E.I). A modo

resumen, la siguiente tabla indica las principales modificaciones que se han producido en el aeropuerto después de la ampliación.

Evolución prevista en el aeropuerto de Málaga		
	Pre-ampliación	Post-ampliación
Superficie	273 ha	575 ha
Capacidad de pasajeros	13 millones	30 millones
Mostradores de facturación	85	171
Puertas de embarque	14	22
Embarque en pasarelas telescópicas	14	26
Plazas de aparcamiento público	1.800	4.500
Empleo medio estimado	6.436	7.546
Pistas de aterrizaje	1	2
Pasajeros por hora	4.500	9.000
Operaciones por hora	37	74

Tabla 4.1.1. Resumen de las modificaciones de la ampliación.

Fuente: Elaboración propia.

Uno de los elementos de mayor magnitud ha sido la construcción de una segunda pista de 2.750 metros de longitud y una anchura de 45 metros. Sus obras arrancaron en agosto de 2007 por las empresas adjudicatarias Sando y Acciona y que ha supuesto la abultada inversión de más de 470 millones de euros, entre la obra civil (nueva pista, balizamiento, instalaciones eléctricas necesarias y acondicionamiento de la pista actual), las instalaciones de navegación aérea y asistencias técnicas. Esta nueva pista con denominación 12-30 dispone de tres calles de salida rápida, así como de varias calles de rodadura que la conectan con la pista antigua. Según se dispone en el estudio de Evaluación socioeconómica de la ampliación del aeropuerto de Málaga (2010) la parte sur de la nueva pista se destinará exclusivamente a movimientos de aterrizaje, mientras que la antigua se utilizará para despegues. Además, la nueva inversión también ha afectado a la pista que ya estaba construida, que amplía en dos el número de calles de salida rápida así como los apartaderos de espera. Asimismo, se amplió la plataforma de estacionamiento de aeronaves con 28 aparcamientos en remoto y 12 de acceso directo al terminal.

Curiosamente, la nueva pista, en lugar de ser paralela con la existente, lo que permitiría realizar operaciones completamente segregadas de despegue y aterrizaje, converge con ella, y de ser más largas, ambas coincidirían sobre un campo de golf que queda al norte del aeropuerto.

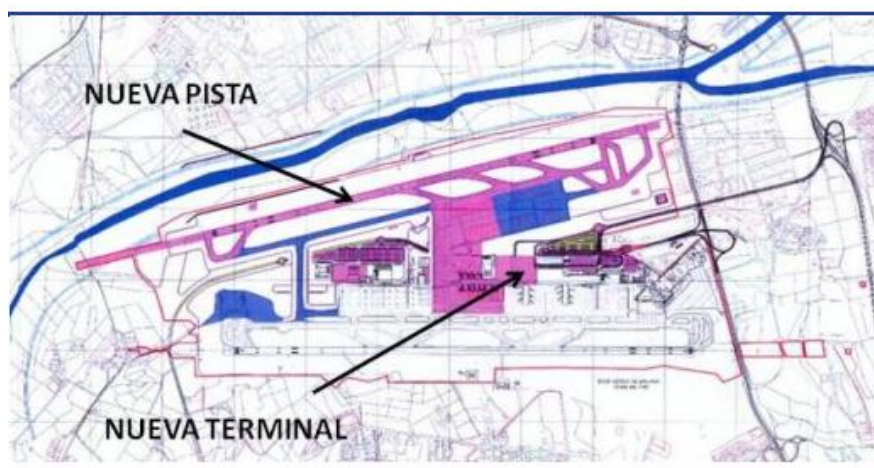


Imagen 4.1.1. Fases de la ampliación.

Fuente: (www.evaluaciondeproyectos.es)

Tras la comprobación y verificación de que tanto la infraestructura como los sistemas, servicios y procedimientos funcionaban correctamente, el Aeropuerto Málaga-Costa del Sol recibió el 30 de abril de 2012 la certificación de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) para que la segunda pista comenzara a funcionar. De hecho la puesta en servicio de esta importante actuación sitúa a Málaga como el quinto aeropuerto de la red española con más de una pista tras Madrid-Barajas, Barcelona-El Prat, Palma de Mallorca y Gran Canaria.

Para esta segunda pista, se requiere una plantilla de 40 bomberos, personal que es necesario según dispone la normativa actual. Además en lo que respecta a los controladores actualmente hay menos plantilla que antes, de forma que hay menos personal para dos pistas del que antes había para una y el principal motivo es que la Ley de Presupuesto no admite contratación de personal.

Esta grandiosa obra pretendía generar 1.100 puestos de trabajo según indicó el gobierno en 2006. Pues, actualmente, a pesar de esta más que importante construcción, la falta de dinero para la contratación del personal necesario es el motivo por el que esta pista estará únicamente a medio gas de funcionamiento. De hecho, uno de los principales motivos por los que se cuestiona esta última ampliación es debido a que la pista simplemente se abrió durante los fines de semana de 8.00h a 15.00h y se utilizó durante algunas de ellas en el verano de 2012 permaneciendo cerrada el resto de las temporadas del año y el resto del tiempo en temporada alta. Generalmente se usa la pista preexistente, la construida en los años 60, manteniendo cerrada la nueva.

Ya entonces, tras ver el uso que se le dio en 2012 a la segunda pista, el director del aeropuerto expresó un deseo: *“ojalá en 2013, podamos usar más veces la pista”* pero durante este pasado verano la situación no ha variado sino

que ha empeorado: el desacuerdo entre Aena y sindicatos planteó dejar la pista sin servicio durante el mes de Julio indicando que la situación sería indefinida, aunque finalmente se volvió a abrir a mediados de ese mismo mes, aun reconociendo todas las partes que en la actualidad el aeropuerto Málaga-Costa del Sol puede admitir sobradamente todas las operaciones con una sola pista, incluidos los días de máxima actividad. El número de bomberos para mantener operativas las dos pistas del aeropuerto, la supresión de las horas extraordinarias, junto a la flexibilización de las jornadas y turnos de trabajo, además de una clara falta de demanda y previsiones muy cuestionables, están detrás de que una obra de enorme inversión, la cual no tiene prácticamente uso

Para la ampliación del nuevo edificio terminal T3 se decidió continuar con lo previsto en el Plan Director de 2001, el cual aumentaba la superficie construida en unos 230.000 m². De éstos, 19.600 corresponden al vestíbulo de salidas que cuenta con 86 mostradores de facturación. De este modo, el control de seguridad se centraliza. Una vez pasado dicho control se disponen de 18.500 m² de superficie total (no se incluyen áreas comerciales) que dieron paso al nuevo dique y a los diques existentes. En la planta baja de la ampliación, se construyó una sala de recogida de equipajes con 17 hipódromos, un vestíbulo de llegadas, una zona de control de pasaportes en llegadas no Schengen y oficinas y otras dependencias, además de los espacios destinados a zonas comerciales, aseos y núcleos de comunicación verbal. Con todo, la capacidad del conjunto de terminales se incrementa hasta 9.000 pasajeros/hora, que en términos anuales supone una cifra de unos 40 millones de pasajeros.

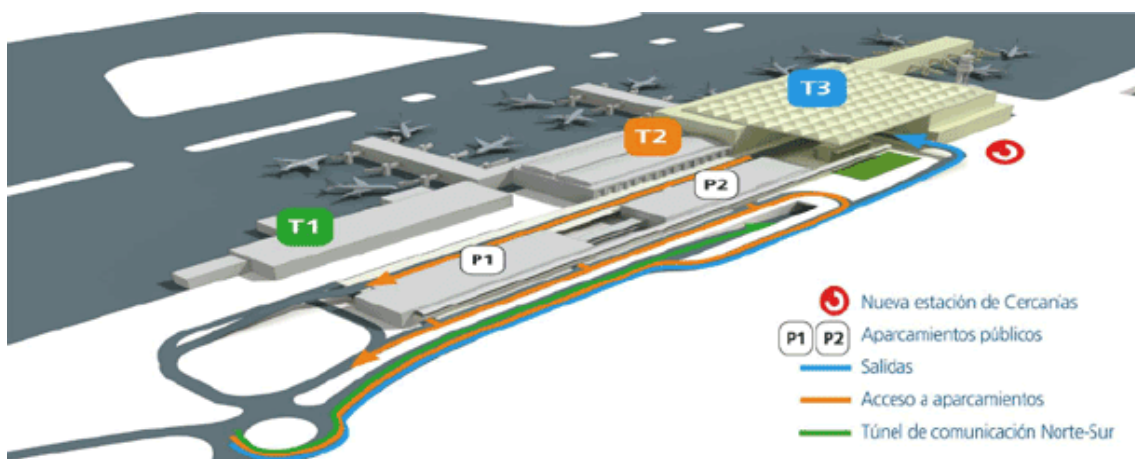


Imagen 4.1.2. Estructura del aeropuerto.

Fuente: (<http://www.taxis-malaga.net/aeropuerto.php>)

Además de todo lo comentado anteriormente, la ampliación del aeropuerto malagueño, abarca un intercambiador de transportes donde se ha previsto espacio suficiente para una estación de autobuses, el soterramiento de

la línea de ferrocarril de cercanías Málaga-Fuengirola, edificios de aparcamiento para automóviles, (alguno de ellos ya iniciado con anterioridad a la revisión del plan) y la N340 conectando la línea con la nueva terminal. No hay que olvidar que a esto se añaden los pagos por expropiaciones y los movimientos de tierra junto al río Guadalhorce. Estos dos últimos factores van a ser estudiados más detalladamente a continuación.

Para poder construir la segunda pista del aeropuerto, han sido expropiados terrenos de los cuales se vieron afectadas 135 familias y muchas empresas de las cuales todavía no se sabe el número con exactitud. El caso más llamativo fue el de los vecinos de San Isidro y Monte, que pretendían ser reubicados a un área de reserva situada en Churriana, muy próxima al término municipal de Alhaurín de la Torre y, prácticamente, a un kilómetro de sus viviendas actuales. Para la construcción de las casas sería necesario recalificar los terrenos de rústicos a urbanos, por lo que la revisión del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) era necesaria. Es decir, había que modificar el Plan de Ordenación Urbana para que fuera posible la reubicación.

Según una entrevista realizada por Europa Press (2011) José Hazañas (concejal del distrito) afirmó que se intentaría que los precios de las viviendas fueran módicos y se ajustarían al dinero que recibieran los vecinos de las expropiaciones por parte de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena). Añadió además, que sería necesario construir 80 casas, que son "las familias que viven allí de forma permanente". De este modo, las familias que no viven de forma permanente, deben aceptar el dinero sin más y sin tener derecho a una vivienda de nueva construcción como los demás.

En cuanto a la reubicación de los negocios de San Isidro, informó de que la Asociación de Empresarios del Área de Servicios Aeroportuarios (Aeasa) estaba en negociaciones con un grupo que adquirió una parcela en el entorno aeroportuario para construir en ella un polígono industrial. Aeasa cuenta con 60 empresarios asociados y con 420 trabajadores, afectados por las expropiaciones. No obstante, su presidente reconoce que son muchos más los que se van a encontrar sin posibilidad de continuar su actividad. Es importante recordar que la gran mayoría de las actividades económicas de San Isidro están relacionadas con servicios aeroportuarios, como renting de coches y aparcamientos, así como otras auxiliares del Aeropuerto (catering), talleres y especializados en ferralla y confección de tejido. Esto condiciona mucho la ubicación del terreno reclamado por ellos, ya que necesitan que la parcela esté lo suficientemente cerca para seguir en el mercado.

La principal vía que Aeasa encuentra para obtener este terreno es a través de las compensaciones urbanísticas que obtiene el Ayuntamiento de Málaga, con quien están en conversaciones actualmente. Además, han solicitado a Aena que estudie la reserva de suelo ya que según ellos, Aena tiene mucho espacio y se va a quedar mucho sin ocupar.

Es latente el disgusto de los empresarios afectados ya que todavía no ha habido ninguna negociación y las listas de empresas afectadas por las

expropiaciones están saliendo con muchos errores y omisiones. Al parecer, hay falta de contacto con el ente público gestor de los aeropuertos españoles, a quien le han pedido reuniones hasta en cuatro ocasiones, pero sin éxito.

El factor más importante de todo este proceso es que verdaderamente se consiga que se pague lo que realmente valen tales propiedades y que no se intente rebajar el valor real teniendo muy en cuenta la facturación de las empresas. Aún requiriendo al Consistorio que se implique como mediador, todavía nada está aclarado y por lo que se puede prever, las negociaciones tienen para largo.

Según un artículo realizado por Europa Press en marzo de 2013, Aena ha pagado durante 2012, en concepto de expropiaciones en el aeropuerto de Málaga, un total de 2.191.232 euros; mientras que, por otra parte, se han abonado o consignado un total de 8.263.179 euros en relación a 354 expedientes de expropiación para el desarrollo de infraestructuras ferroviarias.

En cuanto al siguiente punto de estudio, el movimiento de tierra junto al río Guadalhorce se debió al gran número de muros pantalla a excavar durante la obra. Este hecho representaba un gran volumen de material mezclado con lodos bentoníticos, utilizados para evitar el desprendimiento de dichos muros pero que, en este caso, y debido a sus propiedades geotécnicas, no eran aptos como material de construcción para terraplenes dentro de la obra. Su escasa trabajabilidad y el alto contenido de humedad era consecuencia de su localización; las inmediaciones del río Guadalhorce. El material asimilable a lodo procedente de la excavación de pantallas, se estaba acoplado en una franja externa de la obra cubriendo un volumen de aproximadamente 100.000 m³.

La obra, por razones de tipo medioambiental y económico, estaba interesada en el empleo y reutilización, dentro de lo posible, de los suelos existentes al tratarse de una obra deficitaria en tierras, pero el estado en que se obtenía y acoplaba el material de excavación de las pantallas no dejaba otra opción que su retirada y almacenamiento en vertederos.

Además el problema medioambiental que generaba el depósito en vertedero de estos materiales y el transporte de los mismos generaba ya de por sí una afección importante al medio ambiente por las emisiones de los vehículos durante su transporte y la posibilidad de derrames o vertidos accidentales de los transportes del material asimilable a lodo en camiones al salir de la obra.

La Dirección I+D+I contactó con la obra y tras estudiar el problema propuso una alternativa al transporte al vertedero. La opción planteada desde ACCIONA Infraestructuras, consistió en aplicar la tecnología de secado de suelos arcillosos con cal a los materiales asimilables a lodos procedente de la excavación de muros-pantallas. Esta es una alternativa la cual se conoce su aplicación en la construcción de carreteras y que permitiría reutilizar y reciclar todo el volumen de lodos a generar.



Imagen 4.1.3. Área de tratamiento con cal de los lodos de pantallas.

Fuente: (ropdigital.ciccp.es)

Tras el estudio de las obras de infraestructura realizadas, es necesario responder a preguntas del tipo ¿se puede decir que gracias a las obras de esta última ampliación, el aeropuerto de Málaga goza ahora de un mayor número de pasajeros llegados? ¿De qué manera ha afectado esto a las llegadas? Para poder dar respuesta a cuestiones como estas, es necesario hacer un estudio evolutivo de la demanda.

4.2. LA DEMANDA

La identificación de los principales beneficios a considerar en la evaluación de un proyecto de infraestructura aeroportuaria requiere de un estudio previo de la demanda. En la tabla 4.2.1 se refleja la evolución por años del flujo de pasajeros que transcurren por el aeropuerto malagueño desde el año 2001 hasta el año 2011. Además se representa la variación interanual de cada uno de los años de estudio y la posición que ha ocupado el aeropuerto de Málaga respecto a los demás aeropuertos españoles que, como se puede apreciar, no ha variado en ninguno de los años situándose por detrás de los aeropuertos de Madrid, Barcelona y Palma de Mallorca.

	Total pasajeros	% interanual	Posición
1999	8.522.421	-	4ª
2000	9.443.867	10,80%	4ª
2001	9.934.899	5,20%	4ª
2002	10.429.439	5,00%	4ª
2003	11.566.616	10,90%	4ª
2004	12.046.277	4,10%	4ª
2005	12.669.019	5,20%	4ª
2006	13.076.252	3,20%	4ª
2007	13.590.803	3,90%	4ª
2008	12.813.472	-5,70%	4ª
2009	11.622.429	-9,30%	4ª
2010	12.064.521	3,80%	4ª
2011	12.823.117	6,30%	4ª
2012	12.581.944	-1,90%	4ª

Tabla 4.2.1. Serie interanual del volumen de pasajeros llegados al aeropuerto de Málaga en datos absolutos y relativos y posición que ocupa respecto al resto de aeropuertos españoles (1999-2012)

Fuente: (Aena). Elaboración propia.

En 1999, el aeropuerto recibió 8.522.421 pasajeros. Según sabemos por la historia del aeropuerto, en los años comprendidos entre 1992 (Expo de Sevilla) y 1999 se incluyeron como modificaciones en el aeropuerto la construcción de la terminal Pablo Ruiz Picasso, la ampliación del aparcamiento de vehículos y la ampliación del estacionamiento de aeronaves con suministro de combustible. A partir de ese año, el incremento hasta 2002 del número de turistas llegados es similar: un 5,2% en 2001 y un 5% en 2002 llegando este último año a los 10 millones de pasajeros. Pero ¿qué pasó en la transición de 2002 a 2003 para que la cantidad de pasajeros aumentara casi en un 11% superando los 11 millones y medio? El factor que más puede haber influido es que en 2002 entra en vigor el euro como moneda única europea. Es probable que este hecho minimizara las barreras económicas de cambios de moneda a las que estaban sometidos algunos países y provocara una mayor llegada de turistas europeos a nuestro país. Cabe destacar que el auge las compañías low cost duplicaron el número de viajeros movilizados en el periodo 2000-2005 mientras que las aerolíneas tradicionales apenas pudieron mantener los volúmenes del año 2000.

No hay que olvidar que la crisis económica financiera comenzó en España en el año 2008. En los años anteriores, destacando 2006 y 2007, ya hubo ciertos indicios de que la economía europea no iba tan bien como hacía unos años. En cuanto a los pasajeros, a pesar de registrar datos positivos, crecieron en una proporción menor 3,20% y 3,90% respectivamente. Como era de esperar, en 2008 y 2009 se redujo el flujo de pasajeros por vía aérea un 5,7

y un 9,3 por ciento respectivamente, situándose en valores absolutos cercanos a los dados en los años 2003 y 2004.

En los siguientes años, el flujo de turistas no varía excesivamente. Si nos fijamos en los datos absolutos, en 2011 la cantidad de turistas que contabiliza el aeropuerto malagueño coincide prácticamente en su totalidad con la del año 2008 que como ya se ha mencionado anteriormente, fue el primer año en el que el flujo de turistas decrece coincidiendo con la crisis. En 2012 la cantidad de turistas vuelve a decrecer un 1,9% contabilizándose 12.581.944 pasajeros al aeropuerto de Málaga, asemejándose a las habidas en 2005.

Por otro lado la tabla 4.2.2 muestra la cantidad de turistas llegados a la Costa del Sol.

	Nº Turistas	T.Var%
2001	8.291.000	-
2002	8.312.000	0,3%
2003	8.505.000	2,3%
2004	8.522.000	0,2%
2005	9.021.000	5,9%
2006	9.261.000	2,7%
2007	9.518.000	2,8%
2008	9.650.000	1,4%
2009	8.740.000	-9,4%
2010	8.828.000	1,0%
2011	9.140.000	3,5%

Tabla 4.2.2. Evolución de las llegadas de turistas a la Costa del Sol. Datos absolutos y relativos (2001-2011).

Fuente: (www.profesional.visitacostadelsol.com, 2013). Elaboración propia.

Si relacionamos el flujo de pasajeros del aeropuerto de Málaga y el total de pasajeros llegados a la Costa del Sol, se puede comprobar mediante los datos relativos, que coinciden en las variaciones interanuales según sean positivas o negativas excepto en un año, en 2008. En la tabla 4.2.2 se puede apreciar como en ese mismo año el flujo de pasajeros decrece un 5.70%. Sin embargo, las llegadas de turistas a la Costa del Sol siguen aumentando (1,4%) aunque en menor medida que en años anteriores. Posiblemente durante 2008 y por el efecto de la crisis, los turistas llegados a la Costa del sol prefirieron otro tipo de transporte y por ello las llegadas al destino continúan en aumento.

4.2.1. Perfil de la demanda

Con el objetivo de ahondar más en el estudio, es conveniente identificar el perfil de usuarios actuales. Para ello, se han utilizado los balances realizados

por el Sopde, los datos facilitados por Aena y por el Observatorio turístico de Málaga sobre las llegadas de turistas a la provincia y en concreto al aeropuerto. Tras la comparación de distintos años y basándonos en la última publicación del Balance del año turístico en la Costa del Sol en 2011 se han llegado a las siguientes conclusiones:

Principalmente cabe destacar según el Balance turístico del año 2011, del total de usuarios del aeropuerto el 12,7% se alojaba en su residencia, mientras que el resto lo hacía en hoteles (53,8%), sobretodo hoteles de 4 y 3 estrellas representando un 23,6% y un 19,4% del total. Le siguen los alojados en apartamentos (10,56%) o en viviendas de amigos y familiares (13,1%). En cuanto al país de residencia, Reino Unido acapara el 35%, seguido de Alemania con un 9%.

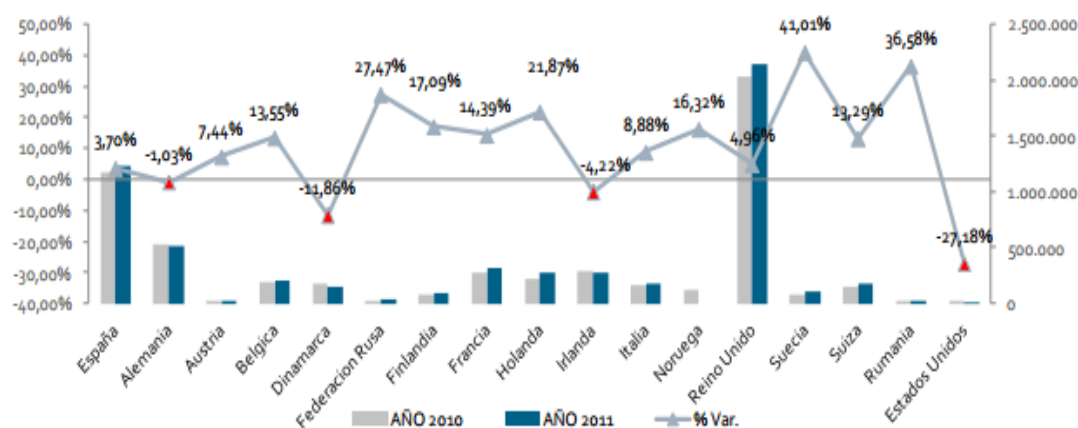


Tabla 4.2.1.1. Llegadas al aeropuerto malagueño según procedencia y tasa de variación (2011)

Fuente: (Balance turístico del año 2011 Málaga Costa del Sol)

En relación al impacto territorial de este tipo de infraestructura a nivel nacional hay que destacar que del total de usuarios, el 18% reside en Andalucía, el 3,5% en Madrid, el 3,1% en Cataluña, seguido por otras comunidades con representaciones por debajo del 1%. Del total de usuarios residentes en Andalucía, el 89% se concentra en la provincia de Málaga, seguido por Granada (4%) y Cádiz (3%). A nivel municipal el impacto está muy distribuido, con los municipios de Marbella (16,9%), Málaga (16,7%), Torremolinos (12,1%), Benalmádena (10,9%) y Fuengirola (9,8%) como principales lugares de residencia de los usuarios de la provincia.

En cuanto al perfil del usuario del aeropuerto, la gran mayoría son turistas que vienen de vacaciones atraídos por el turismo de sol y playa (72%), seguido por los que llegan a visitar familia y amigos (10,8%) o de negocios (11%).

MOTIVO PRINCIPAL DEL VIAJE

Gráfico 4.2.1.1. Motivo principal del viaje (2011)

Fuente: (Balance turístico del año 2011 Málaga Costa del Sol)

En relación al residente en España, estos porcentajes no son tan extremos, de hecho en el caso español, la mayoría de los usuarios viajan por motivos personales (41%), seguido de manera muy similar por vacaciones (31%) y negocio (28%). Prácticamente siete de cada diez turistas que visitaron Málaga se encuentran en la situación laboral de ocupado. El pensionista representa el 2,9%, convirtiéndose en el segundo grupo más significativo y el estudiante supone el 5,9% del total de las visitas. El coche es el modo de transporte escogido por el 67% de los usuarios, seguido del taxi por un 20%, siendo minoría el uso del autobús y del tren.

Las principales compañías aéreas para el aeropuerto de Málaga en cuanto a llegadas son Ryanair, con el 22% de los pasajeros, y EasyJet Airlines con el 13%. La primera, registra en el año 2011 un incremento del 30%, respecto al año 2010 mientras que la segunda decrece en un 3%. Vueling se sitúa en tercer lugar con más de 500.000 pasajeros, y con un crecimiento del 22% respecto al año anterior. Con niveles de llegadas de pasajeros muy similares se sitúan las compañías aéreas tradicionales Monarch Airlines y Air Berlin, ambas en torno a 300.000 pasajeros, aunque con una evolución diferente, la primera un 18% y la segunda desciende en la misma proporción.

4.3. PREVISIONES SOBRE LA LLEGADA DE USUARIOS

Según la demanda esperada por el Plan de Desarrollo Previsible (2006), es necesario realizar un análisis y estudio de la evolución del tráfico histórico, teniendo en cuenta diversos factores, tanto internos o relacionados con el transporte aéreo y las infraestructuras, como externos o relativos al entorno socioeconómico que influyen en su evolución.

El Plan de Desarrollo Previsible del aeropuerto de Málaga realizado en 2006 indica que se pueden detectar una serie de factores que por un lado impulsan y general en desarrollo y por otro, coartan y condicionan el crecimiento previsible. A continuación se nombran los factores positivos y negativos que se evaluaron en este plan.

Entre los factores generadores de tráfico se comprobó que aquellos que más influyen en la evolución del tráfico aéreo son el crecimiento de la economía de los principales países emisores de turistas del área de influencia, que en este caso son Reino Unido y Alemania, la oferta de turismo disponible y el incremento de la población residente en Málaga.

En cuanto a los factores condicionantes, conviene destacar la puesta en operación del Tren de Alta Velocidad que podía provocar un impacto negativo en el tráfico aéreo doméstico, previéndose una disminución del 2-3%. Sin embargo, la participación de las compañías de bajo coste podría provocar un estímulo de la demanda y una reducción de la tarifa media aérea entre un 10% y un 30% para hacer frente a la competencia del modo ferroviario en el mercado doméstico. Veamos la siguiente tabla explicativa donde se consideran los factores más representativos a la hora de explicar la demanda de tráfico aéreo previsible del Aeropuerto de Málaga y se clasifican en función de su influencia positiva o negativa:

FACTORES EXTERNOS	ASPECTOS	
	POSITIVOS	NEGATIVOS
Turismo	Crecimiento previsto del 2,2% hasta el 2010 y del 1,6% de ahí al 2020 Previsión de 6,5 millones de turistas internacionales en 2010	Decrecimiento del turismo alemán en el corto plazo.
PIB Reino Unido	Crecimiento previsto del 2,5% hasta el 2007	Expectativas de ralentización de la economía británica a largo plazo
Tren de Alta Velocidad (TAV)	Estimulación de la demanda de transporte Posibilidad de generar tráfico de conexión	Estimación de una disminución del 2-3% de los pasajeros comerciales domésticos en 2010.
FACTORES INTERNOS	ASPECTOS	
	POSITIVOS	NEGATIVOS
Construcción de la 2ª Pista	Aumento de la capacidad del campo de vuelos, lo que permitirá incrementar el límite máximo de pasajeros anuales hasta aproximadamente 25 millones Estimulación del tráfico aéreo a corto plazo	Problemas de gestión de slots por la diferencia de capacidad de las distintas configuraciones La ampliación del campo de vuelos es la máxima posible por lo que se constituye un límite de capacidad a muy largo plazo
Compañías de bajo coste	Tendencia creciente de la participación en el tráfico comercial (previsión de hasta el 65%) Gran parte del tráfico de estas compañías es demanda adicional, es decir no proveniente de compañías tradicionales u otros modos de transporte.	La estabilidad de las compañías de bajo coste en este aeropuerto a largo plazo es difícil de prever.

Tabla 4.3.1. Matriz de factores de mayor incidencia en el desarrollo previsible del aeropuerto de Málaga.

Fuente: (Plan de Desarrollo Previsible del Aeropuerto de Málaga, 2006)

Estos factores son los que los expertos que realizaron el desarrollo previsible del aeropuerto de Málaga creyeron iban a influir más en la llegada de turistas. En ningún momento se ha mencionado una posible crisis y los datos que nos ofrecen son mucho más positivos que negativos. Veamos lo que se ha cumplido hasta ahora.

Por una parte, la cantidad de pasajeros recibidos en el año 2010 no es que haya aumentado menos de lo previsto, si no que han disminuido un 7,73% las llegadas de turistas. Además según el balance del año 2010, el total de turistas internacionales fue de 4.723.163 y no de 6.5 millones como indica el estudio de desarrollo previsible. Incluso en el año 2011, apenas supera los 5 millones de turistas internacionales. En cuanto al decrecimiento del turismo alemán y tomando como referencia la llegada de turistas alemanes en 2006 que fue de 917.000, en 2010 disminuyeron un 2,1%, contabilizando 859.000 turistas alemanes, dato que coincide con la previsión.

Por otro lado, el crecimiento previsto del PIB de Reino Unido, aumenta en 2007 hasta llegar al 3,4% y contabilizando 2.086.520 millones de euros. Si es cierto que en los años posteriores crece en menor medida, incluso llegando a decrecer en 2008 (un 0,8%) y 2009 (un 5,2%) generando un total de 1.836.126 y 1.590.858 millones de euros respectivamente.

Tras la entrada en funcionamiento del AVE a Málaga el 23 de diciembre de 2007 se produce un incremento exponencial en la llegada de pasajeros por vía férrea hasta llegar a un total de 749.793 viajeros en 2008. A partir de ese momento, se produce una fase de consolidación en las llegadas de pasajeros hasta 2009, momento en que decrece un 4,85% en 2010 y mantenerse estable en 2011. Es cierto que el aumento de más del 90% en el periodo en el que se llegó el AVE a Málaga es un aumento bastante significativo. Se puede concluir que el tren de alta velocidad, si que ha afectado a las llegadas de turistas nacionales al aeropuerto malagueño. Desde la llegada del AVE a Málaga, las llegadas de turistas nacionales al aeropuerto decrecieron en gran medida sin haber conseguido, hasta ahora recuperarse.

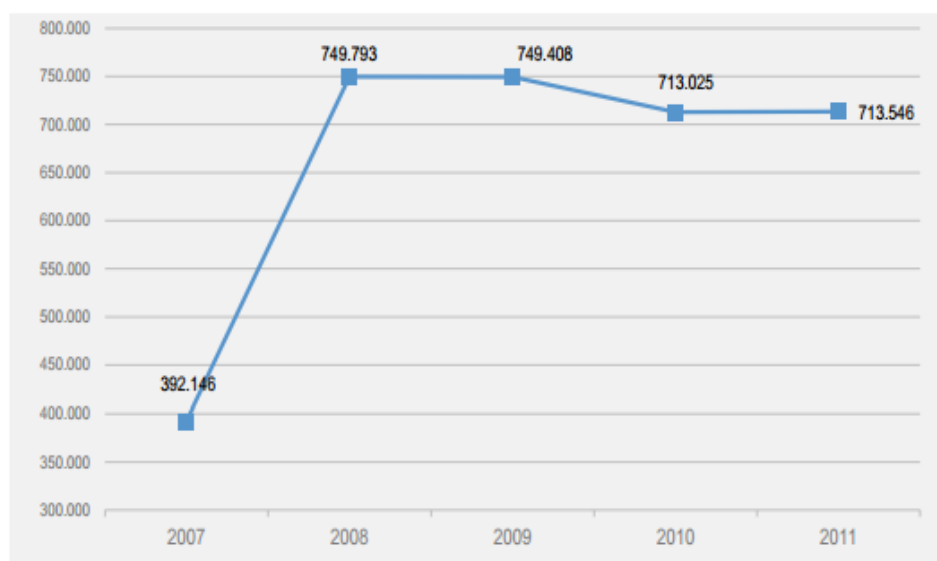


Gráfico 4.3.1. Entrada de viajeros por el AVE a Málaga (2007-2011)

Fuente: (www.sopde.es, 2011)

Para terminar con el análisis, cabe destacar que el medio de transporte más utilizado para llegar a la provincia desde el año en que se realizó el estudio hasta la actualidad es el avión. La continua subida en el precio de los carburantes, tasas y peajes hacen que sea imposible competir con los bajos precios de las compañías aéreas de bajo coste por lo que se evidencia el descenso de las llegadas en otros transportes alternativos, turismos y autocares. Como último dato el 73,5% de los turistas que se trasladan mediante transporte aéreo en 2012 prefieren las aerolíneas de bajo coste, destacando las compañías Ryanair y Vueling. El mercado low cost es un mercado que está en auge dejando en un segundo plano a las aerolíneas tradicionales.

En cuanto a la previsión de la demanda de tráfico aéreo tanto de pasajeros como de aeronaves, se obtuvieron para tres horizontes de estudio, a corto, medio y largo plazo (2010, 2015 y 2020) teniendo en cuenta que el estudio de previsión fue realizado en el 2006. Para ello se utilizaron técnicas basadas en proyecciones de tendencias en el corto plazo y modelos socioeconómicos que utilizan variables explicativas en el medio y largo plazo. Los valores resultado de este estudio se exponen en los gráficos 4.3.2 y 4.3.3:

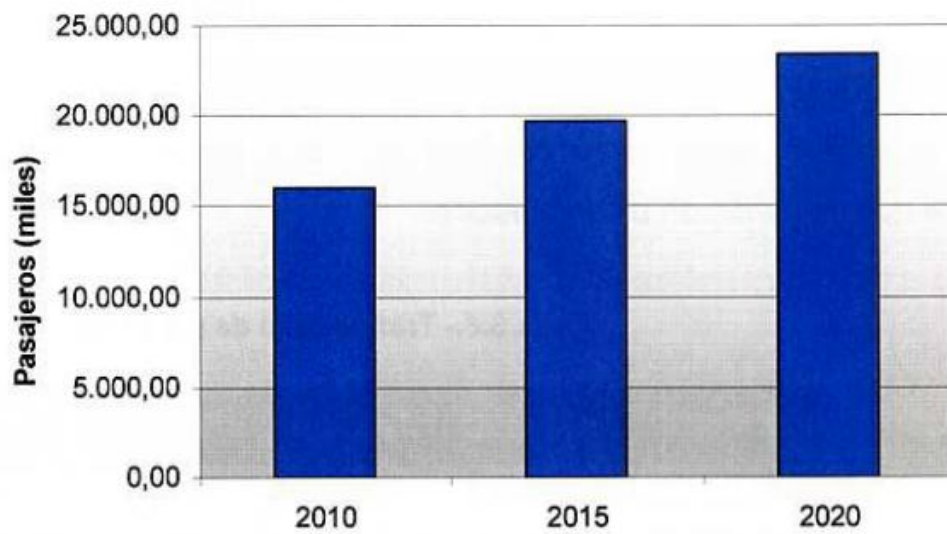


Gráfico 4.3.2. Matriz Representación de las Llegadas de pasajeros en el desarrollo previsible del aeropuerto de Málaga.

Fuente: (Plan de Desarrollo Previsible del Aeropuerto de Málaga, 2006)

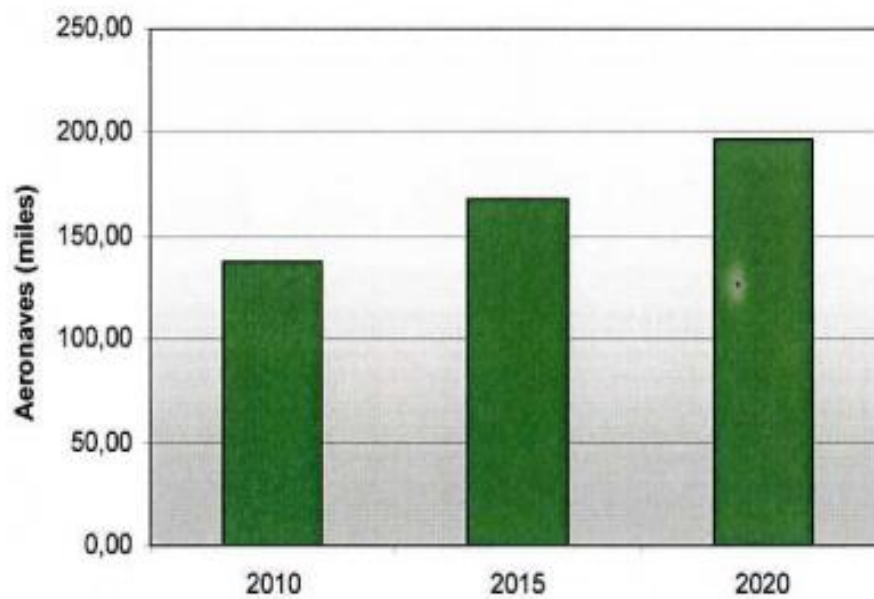


Gráfico 4.3.3. Matriz Representación de la Llegada de aeronaves en el desarrollo previsible del aeropuerto de Málaga.

Fuente: (Plan de Desarrollo Previsible del Aeropuerto de Málaga, 2006)

Para poder realizar un estudio más concreto de estos gráficos, se van a mostrar en la tabla 4.3.2 los datos cuantitativos absolutos:

	Años		
	2010	2015	2020
Pasajeros	16.032.440	19.691.950	23.472.630
Aeronaves	137.990	167.280	197.010

Tabla 4.3.2. Datos absolutos de las llegadas de pasajeros y aeronaves en el desarrollo previsible del aeropuerto de Málaga.

Fuente: (Plan de Desarrollo Previsible del Aeropuerto de Málaga, 2006) Elaboración propia.

Según indica el estudio, en 2010 la cantidad de pasajeros previstos es de 16.032.440. Con los datos obtenidos por Aena en el año 2010, las llegadas de turistas al aeropuerto malagueño fueron de 12.064.521 pasajeros en total. Esto representa un 24,74% menos de llegadas de las previstas, es decir, Málaga ha perdido casi 4 millones de pasajeros. En cuanto a las aeronaves, las llegadas en el 2010 fueron 127.776 en total, un 7,4% menos de lo previsto, dejado latente a su vez, la disminución de pasajeros ya nombrada.

Cabe destacar que 2006, año en el que se realizó el estudio, fue uno de los mejores años de expansión económica en España. El crecimiento económico superó las previsiones al situarse en un 3,9% y volvió a estar por encima del que registró la mayoría de los países de la zona euro. Aún así, España continuaba encabezando algunas estadísticas europeas menos brillantes como la del déficit exterior, la baja competitividad o la precariedad en el empleo. Pese a la positiva situación económica estatal, ya se podían percibir algunas sombras. El incremento del PIB per cápita era muy similar al europeo, pero como en España el aumento de la población era muy elevado al final no se acababa avanzando en convergencia real con los países ricos de la UE (Noceda, 2007). Además el banco de inversión Lehman Brothers ya notaba un pequeño atisbo de crisis en la compañía, aunque la venda que cubría los ojos de los mandatarios españoles por los buenos resultados económicos de ese año no permitía admitir una realidad que se haría latente en breve.

Quizás sea esta la razón por la que el estudio de previsión realizado por la magnitud de las obras que se pretendían llevar a cabo en los siguientes años, no cuente con una crisis que no permita obtener datos con crecimientos de gran magnitud. Las previsiones no han sido acertadas, y se pensaba en el aumento ilimitado del número de turistas. En cuanto a los datos a medio y largo plazo deberían ser revisados tras los resultados obtenidos desde el año 2008. Por ley está establecido que tanto los Planes Director como los estudios de previsiones deben ser realizados en un periodo de 8 años a no ser que cambios en la estructura de los aeropuertos lo requieran. Al parecer, a pesar de la disparidad con la realidad, el próximo estudio no se va a realizar hasta el próximo año 2014 y, esperemos, los resultados de los mismos puedan ser más realistas que los actualmente establecidos.

Esta tipología de estudio también alcanza la magnitud de tráfico de pasajeros en hora punta. Como se ha nombrado con anterioridad, una de las principales razones por la que se justifica la construcción de la segunda pista es para poder abarcar una mayor cantidad de llegadas. En la tabla 4.3.3 se estima la cantidad de pasajeros esperada en los tres periodos de estudio a corto, medio, y largo plazo según los Pasajeros en Hora Punta tomando como referencia el acuerdo Schengen. El espacio de Schengen es un espacio creado en 1995 por el acuerdo de Schengen, para suprimir las fronteras comunes entre los países integrantes y establecer controles comunes en las fronteras exteriores de esos países¹. En la práctica, el espacio Schengen funciona en términos migratorios como un solo país.

La circulación por todos los países del espacio de Schengen es libre y sin controles fronterizos interiores, para todas las personas nacionales de cualquiera de estos países y sus familias que viajen conjuntamente, y también, durante un período que no supere los tres meses por semestre, para extranjeros que hayan entrado o residan legalmente en cualquiera de ellos.

Año	PHP	PHP Nacional	PHP UE Schengen	PHP No UE Schengen	PHP UE no Schengen	PHP No UE no Schengen
2010	10.660	2.121	4.165	4.165	9.026	1.158
2015	12.617	2.511	4.930	4.930	10.683	1.371
2020	14.571	2.900	5.693	5.693	12.337	1.583

Tabla 4.3.3. Tráfico de pasajeros en hora punta en el desarrollo previsible del aeropuerto de Málaga.

Fuente: (Plan de Desarrollo Previsible del Aeropuerto de Málaga, 2006)

En conjunto, el edificio terminal previo a la ampliación tiene una capacidad teórica para unos 4.000 pasajeros en hora punta, siendo deficitario para las previsiones en los siguientes años en equipamientos como mostradores de facturación, puestos de seguridad, control de pasaportes e hipódromos de recogida de equipajes. Después de la ampliación, la capacidad del conjunto de terminales se incrementa hasta 9.000 pasajeros por hora. Si la previsión fue que en 2010 el tráfico de pasajeros en hora punta iba a ser de 10.660 personas. Es difícil comprender que se realice una inversión de un millón y medio de euros para no cubrir la demanda de pasajeros prevista. No se puede considerar que esta mega construcción haya sido para lograr la

¹ No hay que confundir el espacio de Schengen con la Unión Europea, ya que hay países de la UE que no forman parte del espacio de Schengen y otros países que están integrados en el espacio de Schengen y no pertenecen a la UE. Los países integrantes del acuerdo son: Alemania, Austria, Bélgica, República Checa, Dinamarca (sin contar Groenlandia), Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Hungría, Islandia, Italia, Letonia, Liechtenstein, Lituania, Luxemburgo, Malta, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Suecia y Suiza.

eficiencia en la gestión del aeropuerto si después de la grandiosa inversión realizada, no se consigue cubrir las previsiones realizadas a corto plazo.

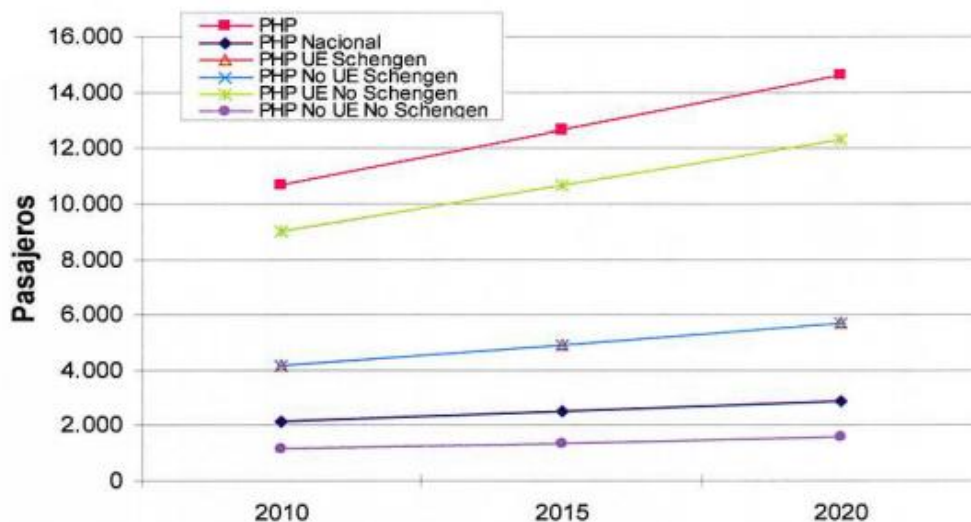


Gráfico 4.3.4. Tráfico de pasajeros en hora punta en el desarrollo previsible del aeropuerto de Málaga.

Fuente: (Plan de Desarrollo Previsible del Aeropuerto de Málaga, 2006)

4.4. EL “BOOM” DE LAS LOW COST

En los años ochenta, el desplazamiento en avión como producto, se desarrolló hacia los bienes de consumo de masas, especialmente desde que la compañía aérea Southwest Airlines, introdujo los billetes de vuelo en Estados Unidos al mismo precio del transporte en autobús. Este hecho marcó un antes y un después en el transporte aéreo, significando la creación del fenómeno de las líneas aéreas de bajo coste o “low cost”. En los años noventa, esta nueva idea se estableció en Europa suponiendo un gran desafío para la economía del turismo.

Después del 11 de Septiembre del año 2001, cuando el sector del tráfico aéreo entró en su mayor crisis a nivel mundial, las líneas aéreas de bajo coste obtuvieron buenos resultados, aprovechándose de los problemas estructurales de las líneas aéreas tradicionales. Las líneas aéreas de bajo coste reaccionaron inmediatamente ofreciendo tarifas de vuelos a bajo precio, enganchando a los pasajeros para que subieran al avión y, de esta forma, captar a los clientes de las líneas aéreas tradicionales. Todo ello dio lugar a un boom de las líneas aéreas de bajo coste después del año 2001 (Meissner, 2008).

Con su irrupción en el mercado, las compañías de bajo coste supusieron una auténtica amenaza para las compañías aéreas que comercializaban un servicio aéreo tradicional, ya que los altos costes operativos de sus servicios les impedía poder competir en precios, y más cuando el precio empezaba a ser el principal factor decisorio para la compra de un billete de avión. Es en este punto donde cabe preguntarse: ¿cuál es el modelo de negocio de las low cost?

Según Meissner (2008) los elementos claves del modelo de las líneas aéreas de bajo coste apuestan por las siguientes estrategias:

- Tráfico aéreo de punto a punto en lugar de vuelos de conexión en red y rechazan conexiones de enlace con la misma aerolínea. De esta forma se evitan los elevados costes resultantes de la complejidad del proceso de optimización de los trayectos de conexión. Únicamente se ofrecen vuelos directos de corta y media distancia y con mucha frecuencia, que permiten una utilización máxima de la flota, renunciando a los trayectos intercontinentales.
- Ofrecen vuelos a aeropuertos secundarios o antiguas bases militares. Las ventajas de la operación en estos tipos de aeropuertos pueden ser los bajos impuestos aeroportuarios o incluso ayudas financieras de instituciones públicas, como incentivos por traer visitantes que generan ingresos en la zona. También, estos aeropuertos presentan un tamaño pequeño, con cortas vías de operación aeroportuaria y con menos tráfico aéreo, lo que ayuda a las líneas aéreas a evitar retrasos y reducir el tiempo de embarque y desembarque a un tiempo máximo de 25-30 minutos. La operación en aeropuertos pequeños requiere también un inferior número de empleados para realizar las actividades necesarias para el funcionamiento de los vuelos.
- No ofrecen servicios como programas de puntos para pasajeros frecuentes, eliminan los periódicos y el catering a bordo. A cambio, existe la posibilidad de compra de bebidas y otros productos alimenticios manufacturados contra pago extra.
- Las líneas aéreas de bajo coste apuestan por una flota moderna, lo que tiene ventajas tanto de seguridad como de reducción de costes por el consumo inferior de combustible y ahorros en los trabajos de mantenimiento. Debido a que ofertan solamente vuelos de punto a punto sin enlace de conexión, se utilizan en general aparatos más pequeños. En los aviones se encuentra un mayor número de asientos, gracias a la reducción del espacio entre ellos.

- A través del aumento del número de rotaciones de los vuelos, consiguen el mejor aprovechamiento de la flota y así optimizan la utilización de la misma.
- En cuanto a los precios, las tarifas van incrementando a medida que se acerca la fecha de salida, los mejores precios se consiguen con mucha antelación. El uso de las nuevas tecnologías está muy generalizado, logrando mejores efectos de rendimiento de la venta.
- La venta de billetes se realiza sobre todo vía Internet para evitar los gastos de comisiones de los intermediarios, agencias de viaje u otros sistemas de reservas. También se puede efectuar la compra del billete a través de llamada telefónica, no obstante, la cuota de reservas de esta forma es poco significativa, aproximadamente del 10 % y, además, produce un gasto adicional para el pasajero. No emiten billetes en papel, los pasajeros reciben únicamente un número de reserva.
- Los costes del personal se pretenden reducir a través de salarios inferiores a los de las líneas tradicionales por un lado, y por el otro, mediante una plena flexibilidad de empleo del personal en las tareas del proceso de operación relacionadas con el vuelo. Los gastos de las pernoctaciones del personal se pretenden evitar a través del estacionamiento de la flota en las bases, es decir el personal vuelve al origen del primer vuelo. En estos casos no se trata solamente de una ventaja en el sentido de los gastos, sino también de la satisfacción de la demanda del personal de volver cada día a su propia casa y no pasar las noches en los hoteles.
- Los ingresos adicionales a la venta de los billetes de vuelo, como a través de la comercialización de alojamientos en hoteles, alquileres de coches, seguros de viaje, billetes de transporte públicos y otros más, incrementan significativamente la cifra de facturación de la compañía aérea.

Así durante la última década, mientras las cifras de negocio de las compañías de bajo coste están siendo positivas, las de las compañías tradicionales empezaron a mostrar síntomas de debilidad. La reducción de los precios ha generado una presión sobre las líneas aéreas tradicionales y ha obligado a bajar los precios para poder ser competitivas. Como resultado, en varios casos se genera una pérdida financiera. Algunas líneas aéreas tradicionales, como Aer Lingus, British Airways, Lufthansa o Iberia ofrecen billetes de vuelo al nivel de precios del modelo de bajo coste, aunque el ambiente competitivo resulta muy intenso. También adoptaron prácticas como la venta por Internet. De hecho, cada vez es más frecuente el objetivo, que

encontramos en la estrategia de negocio de las líneas aéreas tradicionales, de la reducción de costes para poder ofrecer tarifas de vuelos más competitivas. Otro resultado de la presencia de las líneas aéreas de bajo coste es la creación de una subsidiaria de bajo coste por las líneas aéreas tradicionales. Clickair de Iberia, Transavia de AirFrance - KLM, Germanwings de Lufthansa, por ejemplo.

En el mercado aéreo actual, las líneas aéreas tradicionales pretenden lograr ventajas competitivas acercando su modelo de negocio al de las compañías aéreas de bajo coste. Varias compañías tradicionales intentan también reducir sus costes, incrementar la productividad y ofrecer servicios diferentes a los consumidores. Fundamentalmente, las aerolíneas tradicionales se pueden reajustar a la nueva situación del mercado y lograr lo que están haciendo las compañías de bajo coste.

Otro tipo de estrategia de las líneas aéreas tradicionales es la concentración en el segmento de los vuelos de larga distancia. Así pueden compensar las pérdidas resultantes de la operación de los vuelos de media y corta distancia. Incluso algunas líneas aéreas tradicionales pretenden concentrarse solamente en los vuelos de larga distancia de una forma más intensa que hasta ahora (Meissner, 2008).

Las líneas aéreas tradicionales están sufriendo por el momento y, por tanto, ponen todos los medios para sacar los beneficios lo más altos posible de la situación actual. Seguramente, la lucha entre los dos tipos de compañías estará presente todavía en el futuro próximo o incluso también en el futuro lejano. Los directivos de las compañías aéreas, tanto de bajo coste como tradicionales, siguen buscando el camino y la respuesta adecuada para ganar el mejor posicionamiento en el mercado aéreo europeo, mercado cada día más competitivo, del cual hasta el momento el consumidor ha sacado el mayor provecho gracias a que las tarifas son más bajas que en el pasado.

4.4.1. Compañías tradicionales y low cost.

Hoy en día, no se puede decir que exista un único modelo de negocio de bajo coste, ya que son numerosas las compañías que operan con este enfoque, pero que ofertan un servicio totalmente distinto las unas de las otras. Con las compañías tradicionales pasa exactamente lo mismo. En la tabla 4.4.1.1 se muestran las principales características de los turistas que viajan con unas y otras.

	Low cost	Tradicional
País de residencia	Británicos (55,8%), alemanes (11,5%), holandeses (7,5%) e Irlandeses (6,8%) principalmente	Reino Unido (20,6%), Francia(10,1), España (8,3%) y Alemania (8,1%) principalmente
Situación laboral	Ocupados (57%), jubilados (27%) estudiantes (7,5%)	Ocupados (45,8%), jubilados (33,9%) estudiantes (11,3%)
Edad	48,8 años de media. Entre 50 y 59 años (21%), más de 65 (19,3%) y de 18 a 29 (16,9%)	51,6 años de media. Más de 65 (27,8%) Entre 50 y 59 años (18,5%) y de 18 a 29 (15,7%)
Aerolínea utilizada	Ryanair (38,5%), EasyJet (22,4%) y Vueling (6,6%)	Iberia (18,2%), Lufthansa (11,3%), Air France (10%) y British Airways (9,5%)
Segundo medio de transporte	Autocar (35%), tren (25,5%), coche de alquiler (23,8%)	Autocar (34%), tren (29,6%), coche de alquiler (18%)
Tipo de alojamiento	Hotelero (66,6%), alojamiento en propiedad (11,7%) viviendas de familiares o amigos (10%)	Hotelero (63,5%), vivienda alquilada (13,5%) viviendas de familiares o amigos (10,5%)
Reserva por internet	El 61,8% realizó las reservas por Internet.	El 44,4% realizó las reservas por Internet.
Estancia media	11,9 días	14,9 días
Presupuesto para el viaje	Por término medio asciende a 786,65€.	Por término medio asciende a 985,98€.
Intención de regresar	66,8% en los próximos tres años.	Un 54,6%. El 33,7% afirma que quizás vuelva.

Tabla 4.4.1.1. Principales características de los turistas llegados al aeropuerto de Málaga según el tipo de compañía aérea elegida.

Fuente: (www.sopde.es, 2011) Elaboración propia.

En cuanto al transporte en destino, las proporciones son bastante similares. El autocar es utilizado prácticamente por el mismo porcentaje de turistas llegados tanto por una compañía como por otra con una diferencia de un 1%. Este transporte es el más económico y el más utilizado por los turistas en ambos casos. El segundo transporte más económico es el tren, y sin embargo es más utilizado por los turistas que llegan en aerolíneas tradicionales. En contraposición a ello, el porcentaje de usuarios que utilizan un coche de alquiler, es mayor en los turistas que viajan low cost ya que lo utilizan un 23,8% de los turistas llegados frente al 18% de los llegados en las aerolíneas tradicionales.

El tipo de alojamiento más utilizado es en ambos casos el hotelero contabilizando más del 60% de turistas que lo usan. Un dato curioso, es que el

11,7% de los turistas llegados en compañías low cost se aloja en viviendas en propiedad. Este dato confirma lo anteriormente estudiado, que al poseer un inmueble en propiedad los usuarios viajan más a menudo y la compañía más elegida por este tipo de personas es una compañía low cost. Este dato beneficia de manera indirecta a otros comercios, como por ejemplo la compra de comestibles, restaurantes y otros gastos en el destino, que no realizan tan a menudo los usuarios que se alojan en un establecimiento hotelero. En sus paquetes turísticos generalmente les viene incluido alguna o todas las comidas del día. El porcentaje de turistas que se alojan en viviendas de familiares o amigos es prácticamente igual, alrededor del 10% en ambos casos.

Más de la mitad de los usuarios que viajaron con una compañía low cost, realizó la reserva por internet (61,8%) y únicamente el 44,4% lo hizo con una compañía tradicional. Este hecho se atribuye a que las compañías tradicionales tienen una mayor media de edad en sus pasajeros y un mayor porcentaje de jubilados que viajan con ellas. Gran parte de este tipo de usuarios, no está excesivamente familiarizado con la utilización de internet y por tanto recurren a agencias de viajes o a la compra de paquetes turísticos de forma presencial en este tipo de establecimientos.

Las tres variables que quedan por analizar se van a estudiar de manera conjunta. Si es cierto que por un lado los turistas que viajan con una compañía de bajo coste tienen un presupuesto medio menor que el que viaja con una compañía tradicional totalizándose unas cifras de 786,65€ y 985,98€ respectivamente. Para saber si estos datos son representativos se van a comparar con la estancia media en ambos casos que también es inferior en los viajeros low cost (11,9 días) que en los viajeros tradicionales (14,9 días). De este modo, se puede comprobar fácilmente que el gasto medio diario del turista llegado con una compañía o con otra es prácticamente igual, en el caso de los low cost es de 66,10€ y en el caso contrario de 66,17€. A esto hay que sumar que la intención de regresar es mayor en las compañías de bajo coste que en las tradicionales y lo que realmente interesa al destino es que los turistas vuelvan o tengan la intención de volver. Si tienen esta intención es gracias a que han estado satisfechos con la experiencia por lo que la recomendarán, realizando de este modo publicidad gratuita muy valiosa para el destino.

Cabe mencionar la representación que tienen las llegadas de turistas que tienen las compañías de bajo coste, las cuales por ejemplo en el año 2011 y según indica el Instituto de estudios turísticos repiten visita en un 81.9% de los casos según nos en el año 2011.

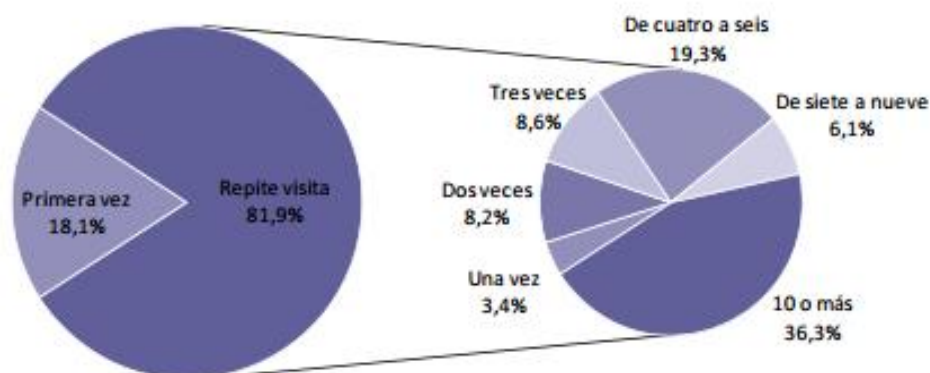


Gráfico 4.4.1.1. Turistas llegados a España por compañías de bajo coste según la fidelidad que tienen en el destino en el año 2011.

Fuente: (<http://www.iet.tourspain.es> 2012) Elaboración propia.

4.4.2. Las compañías low cost en Málaga

En España, y según el último informe anual publicado sobre compañías aéreas de bajo coste (2011), la cifra de llegadas internacionales a los aeropuertos españoles para ese mismo año fue de 63,5 millones, de las cuales las compañías aéreas de bajo coste fueron responsables del 56,9% del total. Además, el grado de ocupación de estos se situó en el 81,1% y el de las compañías aéreas tradicionales en el 73,5% teniendo a ingleses y alemanes como principales pasajeros. Los principales aeropuertos de destino donde las compañías de bajo coste más aterrizaron procedentes de vuelos internacionales fueron Palma de Mallorca, Barcelona y Málaga que recibieron, conjuntamente, el 42,9% de las llegadas.

En el caso particular del aeropuerto de Málaga, el ranking de las principales compañías aéreas que llegan al mismo es el siguiente.

COMPañÍA AEREA	2009	2010	2011	CUOTA 11	VAR. 11-10
RYANAIR LTD.	585.766	1.061.536	1.375.908	21,61%	29,61%
EASYJET AIRLINE CO. LTD.	946.276	861.261	837.040	13,14%	-2,81%
VUELING AIRLINES, S.A.	279.301	436.506	532.883	8,37%	22,08%
MONARCH AIRLINES	327.231	288.027	339.250	5,33%	17,78%
AIR BERLIN	356.115	393.313	323.455	5,08%	-17,76%
AER LINGUS	281.120	291.419	281.746	4,42%	-3,32%
AIR EUROPA	268.185	253.734	264.320	4,15%	4,17%
NORWEGIAN AIR SHUTTLE A.S.	154.918	198.342	217.548	3,42%	9,68%
TRANSAVIA AIRLINES CV	216.430	180.756	198.383	3,12%	9,75%
SPANAIR	232.726	216.541	157.855	2,48%	-27,10%
JET2.COM LIMITED	134.598	115.028	153.351	2,41%	33,32%
THOMSON AIRWAYS LIMITED	211.701	162.599	148.494	2,33%	-8,67%
AIR NOSTRUM L.A. MEDITERRANEO	139.462	121.929	126.316	1,98%	3,60%
IBERIA	289.875	255.474	123.982	1,95%	-51,47%
BRITISH AIRWAYS	129.379	83.266	122.211	1,92%	46,77%
BRUSSELS AIRLINES N.V./S.A.	87.471	85.196	96.818	1,52%	13,64%
BMIBABY	143.312	108.623	93.546	1,47%	-13,88%
SWISS INTERNATIONAL AIR LINES	67.484	81.164	91.199	1,43%	12,36%
RESTO	905.422	799.914	884.037	13,88%	10,52%
TOTAL VIAJEROS	5.756.772	5.994.628	6.368.342	100,00%	6,23%

Tabla 4.4.2.1. Ranking de las principales compañías aéreas del aeropuerto de Málaga (2009-2011).

Fuente: (www.sopde.es, 2011)

El hecho de que la compañía Ryanair comenzara a partir de junio de 2010 con una base propia en el aeropuerto de Málaga, ha repercutido positivamente en el flujo de entrada de viajeros a la provincia. De hecho, es la que mayor número de viajeros traslada al aeropuerto desde ese mismo año con un total de 1.061.536 pasajeros en 2010, lo que supone un aumento del 81,22% desbancando así a la que hasta entonces se situaba en primera posición, la compañía Easyjet Airline. De 2009 a 2010, las llegadas en esta compañía se redujeron un 8,98%, trasladando a una cantidad total de 85.015 pasajeros menos. Esta última, mantiene en 2011 la segunda posición con una cuota del 13,14% de las llegadas frente al 21,61% que representan las de la compañía Ryanair. Uno de cada tres viajeros, llega a Málaga con una de estas dos compañías.

Otras compañías que cabe destacar, es Vueling Airlines. Desde su fusión con Clickair en 2009, ha incrementado el número de viajeros trasladados a Málaga, especialmente en la transición de 2009 a 2010 con un aumento del 56,28% suponiendo en total 157.205 pasajeros más. También destaca la compañía British Airways con un crecimiento del 46,77% en 2011 e Iberia, que en este caso protagoniza una caída en las llegadas de turistas a Málaga en 2011 espectacular, dejó de trasladar a más de la mitad de los turistas que trasladó en 2010 registrando una tasa de variación de -51,47% (131.492 pasajeros menos).

Según los datos facilitados por el Instituto de Estudios Turísticos (IET), las compañías low cost, trasladaron a Málaga el 79,15% del total de llegadas y situando el aeropuerto malagueño tercero en la escala de turistas internacionales llegados a través de una compañía de bajo coste, por detrás de los aeropuertos de Palma de Mallorca y Barcelona.

En la actualidad, las compañías líderes del sector siguen su estrategia de diferenciación respecto a sus competidores, anunciando su intención de eliminar más servicios como: los asientos reclinables, los paños de los reposa cabezas o los bolsillos en los respaldos de sus aviones, que les permitan ser más competitivas en precios.

El último dato publicado por Aena en cuanto a las llegadas de aerolíneas de bajo coste y tradicionales es en febrero de 2013, cuando las compañías de bajo coste contabilizaron un total de 179.318 pasajeros y las aerolíneas tradicionales un total de 51.103. Con estos datos se comprueba que las aerolíneas de bajo coste en Málaga tienen una representación del 77,82%, suponiendo más de tres de cada cuatro llegadas. El boom de las low cost es un fenómeno que cada vez se afianza más en el mercado aéreo, desestabilizando cada vez más el futuro de las compañías tradicionales y añadiéndole a este hecho una situación de crisis que ha provocado que muchas de ellas desaparecieran.

Muchas compañías charter tradicionales han desaparecido, bien porque han dejado de operar, o bien porque se han acercado al esquema de las compañías regulares de bajo coste. Su hueco ha ido siendo ocupado por las compañías de bajo coste, pero con un gradiente de crecimiento mayor que el de decrecimiento de las charter.

Mostrar cómo el crecimiento de las compañías de bajo coste está íntimamente relacionado con los atisbos de crecimiento que presenta el flujo de pasajeros del aeropuerto malagueño, ha sido la causa del estudio del boom turístico de las compañías aéreas de low cost.

CAPÍTULO 5 CONCLUSIONES

A partir del estudio realizado, se ha llegado a las siguientes conclusiones:

1. Entre los factores que pueden alterar el rumbo y posterior uso de un megaproyecto como este, una crisis económica es una de las peores tesis para el desarrollo de una infraestructura de tal envergadura. Aspectos como el aumento de desempleo, la disminución de inversiones, el pesimismo de consumidores y empresarios, la disminución de ingresos, el aumento de los gastos de los gobiernos, las fluctuaciones de precios y tipos de cambio y las dificultades en el acceso al crédito afectan directamente al turismo de cualquier país. A nivel andaluz, en un principio se confiaba que el sector pudiera contener una coyuntura económica que iba a ser evidente, pero la realidad muestra en 2009 la mayor caída de la historia de la actividad turística.
2. Todos los megaproyectos han de tener el correspondiente estudio de desarrollo futuro, aunque puede darse el caso que las previsiones no coincidan con la posterior realidad. Esto es lo que finalmente ocurre en el caso de estudio. En situaciones como esta se aconseja volver a hacer un estudio previsible ya que un elemento tan importante como una crisis mundial altera todo lo que se había previsto con anterioridad.
3. En un megaproyecto como el presente, es necesario contar con factores indirectos que afectan al presupuesto total de la inversión. Las expropiaciones, son un efecto colateral que cabe tener en cuenta a la hora de plantear las actuaciones a llevar a cabo en este tipo de construcciones.
4. En ocasiones, las Administraciones Públicas se basan en la realización de grandes proyectos los cuales no siempre justifican su rentabilidad económica o social y a veces tiene más que ver con otro tipo de intereses (como por ejemplo la propaganda política) que con las necesidades reales. La complejidad en el estudio de las cantidades invertidas ha resultado prácticamente inviable. Existe un claro ocultismo por parte de la Administración Pública por salvaguardar este tipo de datos por lo que la fiabilidad de las inversiones de las distintas zonas ampliadas del aeropuerto, es muy escasa. Este hecho es contradictorio con el

objetivo del macro proyecto ya que como se ha visto anteriormente, se basa en la mejora de la calidad y la competitividad del destino con un único propósito; el camino hacia la riqueza.

5. Otro papel fundamental de las Administraciones Públicas es proporcionar el marco legal exigido para su implantación. La Modificación del Plan General de Ordenación Urbanística ha sido necesario para la construcción de la segunda pista de vuelo del aeropuerto recalificando un área de reserva en un terreno urbano. El interés de la construcción de estas infraestructuras excede al interés de mantener un área de reserva como tal siendo posible que intereses políticos y económicos se relacionen directamente con estos hechos.
6. Los procesos constructivos con impactos tan grandes sobre el territorio, deberían orientarse hacia tipologías menos consumidoras de recursos para evitar de este modo transformaciones irreversibles sobre el terreno.
7. La expansión del tráfico aéreo de las compañías aéreas low cost constituye la reordenación del tráfico aéreo, y se convierte en uno de los factores de cambio más significativos en la dinámica reciente del turismo internacional. La implantación de compañías de bajo coste y la ampliación de la capacidad aeroportuaria pueden generar expectativas favorables de crecimiento y diversificación de la actividad turística en el área de influencia del aeropuerto de Málaga. De hecho, el indicio de la recuperación del sector puede atribuirse a un mayor número de fluctuaciones aéreas. Además, la comprensión de los efectos de las compañías de bajo coste en las áreas turísticas se convierte en un factor esencial de adaptación de empresas y destinos a los nuevos patrones de comportamiento turístico que estas compañías han contribuido a generar.

BIBLIOGRAFÍA

Anton Clavé, S. (2008). *A propósito del turismo: la construcción social del espacio turístico*. UOC.

Aurioles, J. (Junio de 2013). *www.especiales.grupojoly.com*. Obtenido de http://especiales.grupojoly.com/elecciones_andaluzas_2012/wordpress/2012/03/04/el-cortafuegos-de-la-economia-andaluza/

Boldrin, M. (2010). La crisis mundial y nuestra crisis. En D. J. Cabrales A., *La crisis de la economía española: lecciones y propuestas* (págs. 8-12).

Cordera, R., Lomelí, L., & Flores, C. (2013). *De crisis a crisis: del cambio de régimen económico a la transición inconclusa*. Obtenido de <http://www.economia.unam.mx/publicaciones/econunam/pdfs/17/01rolandocordera.pdf>

Flyvbjerg, B. (Mayo de 2013). *What is a Megaproject?* Obtenido de <http://flyvbjerg.plan.aau.dk/whatisamegaproject.php>

Koch, F. (2012). *Colombia y la Unión Europea. Política, Economía y Desarrollo Regional y Urbano*. Colombia: Ediciones Uninorte.

Meissner, M. (2008). *Las líneas aéreas de bajo coste: Fundamentos teóricos y estudio empírico sobre su impacto en el transporte aéreo y en la estructura del sector turístico en Europa*. Obtenido de <http://www.biblioteca.uma.es/bbldoc/tesisuma/17678298.pdf>

Naredo, J. (29 de Noviembre de 2012). *www.madrid.tomalaplaza.net*. Obtenido de <http://madrid.tomalaplaza.net/2012/11/29/jose-manuel-naredo-explicacion-de-la-naturaleza-perversa-de-los-megaproyectos/>

Naredo, J., & Aguilera, F. (2009). *Economía, poder y megaproyectos*. Madrid: Fundación César Manrique.

Noceda, M., & Abellán L. (Marzo de 2007). *La economía española se hace fuerte*. Obtenido de http://elpais.com/diario/2007/03/25/economia/1174777203_850215.html

Nothmann P.M. (08 de Marzo de 2013). *www.nothmann.com*. Obtenido de <http://www.nothmann.com/es/project-management/megaprojects/>

Ortega, J. (Julio de 2013). *www.eldiario.es*. Obtenido de http://www.eldiario.es/economia/Aeropuerto-Malaga-Cordoba-Fomento-ampliacion-vuelos-pista_0_157834889.html

Yagües, N. (2006). *www.citop.es*. Obtenido de http://www.citop.es/publicaciones/documentos/Cimbra355_06.pdf

Análisis del movimiento Aeroportuario en Andalucía (2011). Obtenido de http://www.juntadeandalucia.es/turismoycomercio/export/sites/ctcd/archivos/estadisticas/estadisticas-oficiales-de-ctcd/mov_aeroportuario_2011.pdf

Balance Turístico Verano. Málaga Costa del Sol. (2012). Obtenido de <http://www.juntadeandalucia.es/turismoycomercio/export/sites/ctcd/archivos/estadisticas/estadisticas-oficiales-de-ctcd/balance.pdf>

Balance del Año Turístico. (2010). Obtenido de http://www.sopde.es/subidas/publicaciones/pub_166.pdf

Balance del Año Turístico. (2011). Obtenido de http://www.sopde.es/subidas/publicaciones/pub_167.pdf

Compañías aéreas de Bajo Coste (Febrero de 2013). Obtenido de <http://www.iet.tourspain.es/es-ES/estadisticas/otrasestadisticas/companiabajocoste/mensuales/Nota%20de%20 coyuntura%20de%20CBC.%20Febrero%202013.pdf>

Compañías Aéreas de Bajo Coste. (2012). Obtenido de <http://www.iet.tourspain.es/es-ES/estadisticas/otrasestadisticas/companiabajocoste/anuales/Informe%20anual%20de%20CBC.%20A%C3%B1o%202012.pdf>

Informe Anual 2010. (2010). Obtenido de [http://www.iet.tourspain.es/es-ES/estadisticas/frontur/Anuales/Movimientos%20Tur%C3%ADsticos%20en%20 Fronteras%20\(Frontur\)%20y%20Encuesta%20de%20Gasto%20Tur%C3%ADstico%20\(Egatur\)%202010.pdf](http://www.iet.tourspain.es/es-ES/estadisticas/frontur/Anuales/Movimientos%20Tur%C3%ADsticos%20en%20 Fronteras%20(Frontur)%20y%20Encuesta%20de%20Gasto%20Tur%C3%ADstico%20(Egatur)%202010.pdf)

www.aena-aeropuertos.es. (Enero de 2013). Obtenido de <http://www.aena-aeropuertos.es/csee/Satellite/Aeropuerto-Malaga/es/Page/1048858947305/>

www.aena-aeropuertos.es. (Enero de 2013). Obtenido de http://www.aena-aeropuertos.es/csee/Satellite?Language=ES_ES&antp=1203069932091&c=DocPublic_FA&cid=1237545236617&pagename=VentaPublicaciones

www.diariosur.es (Noviembre de 2013). Obtenido de <http://www.diariosur.es/v/20131116/malaga/quejarse-gusto-20131116.html>

www.diariosur.es (Noviembre de 2013). Obtenido de <http://www.diariosur.es/v/20131102/malaga/aeropuerto-tiene-nuestro-gran-20131102.html>

www.elconfidencial.com (Marzo de 2010). Obtenido de <http://www.elconfidencial.com/elconfidente/aena-t3-aeropuerto-malaga-gasto-inauguracion-20100317.html>

www.eldiario.es. (Julio de 2013). Obtenido de http://www.eldiario.es/economia/Aeropuerto-Malaga-Cordoba-Fomento-ampliacion-vuelos-pista_0_157834889.html

www.elmundo.es (Noviembre de 2013). Obtenido de <http://www.elmundo.es/andalucia/2013/11/05/5278f0aa0ab7405f5a8b456a.html>

www.evaluaciondeproyectos.es (Noviembre de 2010). Obtenido de http://www.evaluaciondeproyectos.es/EsWeb/Resultados/DocTrab/PDF/CasosEstudio/CE_7A.pdf

www.fomento.gob.es (2007). Obtenido de http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/F4286411-5295-4CFF-8995-32AB04C0C9B2/55802/1_Antecedentes.pdf

www.fomento.gob.es (2007). Obtenido de http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/3A904AA2-3817-485C-9DEC-E54BAD9F9F51/55804/3_Evolucion_previsible_demanda.pdf

www.interior.gob.es (Febrero de 2009). Obtenido de <http://www.interior.gob.es/atzeritarrak-28/acuerdo-de-schengen-90>

www.laopiniondemalaga.es (Julio de 2012). Obtenido de <http://www.laopiniondemalaga.es/malaga/2012/07/01/aeropuerto-malaga-reducira-gastos-calidad-servicio/516487.html>

www.laopiniondemalaga.es (Junio de 2006). Obtenido de <http://www.laopiniondemalaga.es/malaga/2546/empresarios-aeropuerto-piden-terreno-reinstalarse/73276.html>

www.laopiniondemalaga.es (Junio de 2012). Obtenido de <http://www.laopiniondemalaga.es/malaga/2012/06/26/segunda-pista-aeropuerto-cerrara-acabe-temporada-estival/515302.html>

www.poligononet.org (Septiembre de 2013). Obtenido de http://www.poligononet.org/pag_poligono/noticias_detalle.asp?id=261&Pagina=1&pol=153

www.revistaelobservador.com. (Marzo de 2010). Obtenido de <http://www.revistaelobservador.com/index.php/sociedad/sociedad/3458-el-acto-de-inauguracion-de-la-nueva-terminal-del-aeropuerto-de-malaga-al-que-asistio-el-rey-cuesta-al-ministerio-de-fomento-466000-euros.html>

media.untwo.org. (Junio de 2013). Obtenido de <http://media.untwo.org/es/content/entender-el-turismo-glosario-basico>

ANEXO

Quejarse por gusto

16.11.13 - 01:13 - IGNACIO LILLO |

0 Comentarios | 21 0 Compartir 14

No escucharán al necesitado quejarse por exceso. Ya lo dice la ley del pobre: antes reventar que sobre. La austeridad mal entendida está llevando a algunas voces a criticar la abundancia de obras que se han hecho en Málaga, y así, hay quien dice sin rubor que la hiperronda o la segunda pista del aeropuerto no eran necesarias, que fueron inversiones fruto de la enajenación mental transitoria que vivió el país a mediados de la década pasada, al calor del festival de los fondos europeos.

Pues no. Lo que hay es escasez de memoria, olvido y cortoplacismo patológico. Los que dieron fe de caravanas interminables, de los accidentes, muchos de ellos mortales, y del caos en el aeródromo recuerdan perfectamente cómo era Málaga en aquellos años, antes de que en el 2007 alguien mencionara por primera vez la burbuja pinchada. Ahora, la provincia comienza a desperezarse, poco a poco, del letargo, y toca comerse otra vez las colas, que hacía años que no se veían. Buena señal. Solo que ahora estamos más preparados para que las comunicaciones no sean un freno al desarrollo, como lo fueron en el pasado. No está todo hecho (hay quedará siempre Marbella sin tren para recordarnos nuestras limitaciones), pero se ha avanzado mucho.

Del mismo modo, hay quien se ha visto contagiado en exceso por la politización del debate, que siempre debió ser técnico, sin más aditivos, y esgrime que Málaga no necesitaba un metro. Vuelta al dañado corto plazo, como una visera que impide mirar al horizonte. Cuando se plantea este proyecto la ciudad efervecía de actividad, permanentemente colapsada por una circulación caótica, que los autobuses fueron incapaces de combatir, a pesar de los esfuerzos redoblados. Y en estos momentos, con una tasa de paro del 30%, es evidente que hay menos movimientos, porque la gente que no tiene trabajo, no tiene que ir a trabajar.

Pero más pronto que tarde volverá a hacerlo, y para entonces la capital contará con un medio de transporte público verdaderamente capaz de ganarle la partida al coche; limpio, puntual, de bajo impacto urbano, que favorece la convivencia con el peatón y con la bici. Vamos, lo deseable para cualquier urbe moderna con vocación de futuro. Al final, la cuestión es quejarse mucho, por el gusto de escucharse.

«El aeropuerto de Málaga reducirá gastos, pero calidad y servicio»

Salvador Merino, responsable del aeropuerto Málaga-Costa del Sol, apuesta por un uso flexible y racional de la segunda pista

05:30



Salvador Merino en un momento de la entrevista. G. Torres

MULTIMEDIA

[Fotos de la noticia](#)

LUCAS MARTÍN Con una nueva cinta inaugural recién cortada, el aeropuerto de Málaga se prepara para recibir a miles de turistas en las próximas semanas. El desafío esta

vez incluye nuevas variables. De un lado la crisis y del otro el potencial de las instalaciones, que se ha multiplicado. En su despacho, el director de la terminal no parece amilanarse; en parte porque es gallego, pero también por la experiencia. Exdirector de Recursos Humanos de Navegación Aérea de Aena, Salvador Merino, participó en la pacificación de los controladores; aquella otra crisis, ya lejana, aplastada por la prima de riesgo.

¿Qué nuevo margen de mejora introduce la segunda pista? ¿Se llegará a duplicar el número de movimientos?

La nueva pista hace que el límite de movimientos por hora se desplace de un máximo de 37 a 65, lo que, como dice, supone casi el doble. Hay que tener presente que con los recursos con los que hemos estado funcionando hasta ahora logramos dar cobertura a 13,5 millones de pasajeros en 2007 y a los 12,8 del año pasado. Desde luego no va a ser una restricción para el acceso de aeronaves ni para llenar la nueva terminal, si bien es cierto que los aviones vienen cada vez más llenos, por el incremento del combustible. El crecimiento de pasajeros ya no tiene por qué ir correlacionado al de los aviones. No obstante, las nuevas instalaciones permitirán cubrir las necesidades del aeropuerto en los próximos quince o veinte años.

¿Se mantendrá el servicio al completo en septiembre?

La segunda pista se inauguró el pasado martes y estará disponible para cuando sea necesario, en función de la demanda del tráfico. Otra cuestión es que con las previsiones actuales se justifica su funcionamiento en los meses de verano y en las mañanas de los fines de semana, que son picos de actividad. El objetivo es facilitar las operaciones a las compañías y procurar que las maniobras sean eficientes y simples, por lo que si en un momento sólo se necesita la primera pista, sería absurdo mantener las dos abiertas. Lo que tenemos que tener claro es que la segunda pista estará siempre disponible para funcionar cuando se necesite. Para eso contamos con las programaciones, que nos permiten conocer el número de vuelos con antelación. Tendrá, en definitiva, un uso flexible.

La obra se pensó con los números anteriores a la crisis. ¿Teme que la nueva situación económica pueda llevar a que se infrautilice?

Lo relevante es que la pista está terminada y disponible; ahora lo que debemos es darle un uso óptimo. El proyecto se planteó, como decía, en 2005, que se zanjó con 12,7 millones de pasajeros, casi los mismos que en 2011. Fueron años, incluido 2007, en los que el ritmo del crecimiento –del orden del 3%– hacía pensar en una saturación próxima, por lo que se decidió duplicar la capacidad de respuesta. Primero, con la T3, que hizo que se pasara de poder atender a un máximo de 4.500 pasajeros a la hora a 9.000. Luego, a nivel ya aeronáutico, con la segunda pista. No podemos olvidar que una infraestructura de este tipo precisa mucho tiempo; en este caso concreto, hubo, incluso, que expropiar terrenos. Fue una inversión correcta porque hay que pensar a medio plazo, no en proyectos que queden obsoletos en el momento de inaugurarlos.

La T3, la segunda pista. ¿Se acabaron los tiempos de las grandes obras en el aeropuerto?

Lo único que falta es cerrar los accesos, tanto el sur, al que le queda muy poco, como el norte, que permitirá conectar con la hiperronda. Es obvio que siempre hay cosas que mejorar, pero estamos hablando de detalles. La inversión fundamental está hecha; restan sólo los remates.

¿Cuál es la perspectiva de crecimiento del aeródromo? ¿Recortará la distancia respecto al grupo de cabeza?

Este aeropuerto está preparado para atender al doble de pasajeros de los que asiste regularmente. Eso significa que si logramos acercarnos al límite rondaremos los 30 millones. En cualquier caso, la distancia con Mallorca, que es el tercero en este indicador, es grande. Málaga no tiene que competir con nadie, sino incrementar su actividad y en eso no sólo debemos trabajar nosotros; todos los agentes que participan en el desarrollo económico y turístico deben poner su granito de arena para que tengamos más aviones, más pasajeros, y, al fin y al cabo, más prosperidad para todos.

¿Cuáles son las expectativas para este verano? ¿Se mantendrá la tendencia positiva?

Todavía no tenemos cerrada la previsión. El año comenzó regular, con una bajada respecto a 2011 que abarcó el primer trimestre, con 6 puntos de diferencia. En mayo la distancia se acortó hasta el 2 por ciento. La tendencia es a la recuperación. Sobre todo, en lo que respecta a los viajeros. Con los movimientos hay que tener en cuenta el cambio de estrategia de las compañías, que planifican al máximo para no dejar asientos vacíos. Soy optimista, espero que al final podamos acercarnos a las cifras de 2011. Me refiero al verano, en el cómputo del año está más complicado. De cualquier modo, las referencias cambian cada día.

Al sector turístico le preocupa el efecto del incremento de las tasas aeroportuarias y la contención del mercado español...

La tasa no nos inquieta porque en el aeropuerto Málaga-Costa del Sol el incremento será del 0,81 por ciento respecto al montante que se pagaba el pasado año. Estamos hablando en el neto; hay varias tasas, unas suben, otras disminuyen y en la compensación ponderante, en el caso de Málaga, el aumento no llega al 1 por ciento. No creo que se convierta en un incremento discriminatorio a la hora de usar el aeropuerto, ya que en otros países, algunos de ellos competidores directos, el precio es más alto. En cuanto al turismo nacional, confío en que la caída no sea tan acusada.

Málaga es uno de los pocos aeropuertos rentables de España. ¿Qué opina de proyectos como los de Ciudad Real o Castellón?

Esos son aeropuertos que se han hecho en un momento determinado respondiendo a unos criterios que no sabría valorar. Se trata de terminales que no pertenecen a la red de

Aena; como ya avanzó la ministra –Ana Pastor– estamos inmersos en un proceso de repaso, de reevaluación de la viabilidad. Creo que todas las instalaciones de Aena pueden ser viables. Otra cosa es cómo se ajuste el coste a la demanda; se debe localizar y eliminar los gastos innecesarios. En otros países existen muchos aeropuertos pequeños que demuestran que no por ser pequeños tienen que dejar de resultar rentables. El elemento económico es fundamental, pero tampoco tiene que estar absolutamente cubierto. No me corresponde a mí decirlo, pero hay una serie de parámetros que hay que tener en cuenta: la conectividad, el servicio público, las alternativas de transporte del territorio...

Muchos consideran sobredimensionada la oferta de aeropuertos de Aena...

La red de aeropuertos españoles es moderna y amplia. Además, no le ha costado ni un euro al contribuyente. Todo lo que se ha gastado en terminales no ha sido como resultado de los impuestos, sino de los ingresos generados por su uso y por el endeudamiento que ha hecho Aena con cargo a la propia Aena. Lo que estamos haciendo es, insisto, un programa exhaustivo para ver dónde podemos reducir gastos. Evidentemente el que planifica se arriesga pero debemos tener la suficiente amplitud de miras como para saber que las infraestructuras deben estar preparadas para afrontar el futuro con garantías, no prepararse sobre la marcha. Sobre todo, cuando hablamos de instalaciones capitales como los aeropuertos. Más si cabe en un sitio como Málaga, en el que movemos el 60 por ciento de los pasajeros que llegan a Andalucía.

¿En qué aspectos se pueden reducir costes?

Principalmente en el gasto corriente. En Málaga, por ejemplo, hemos optado por cerrar la T1. Se ha hecho de manera transitoria, lo que quiere decir que en el momento en el que vuelva a ser necesaria se pondrá inmediatamente en funcionamiento. Mientras, no obstante, se ahorra en mantenimiento. Evidentemente, en términos de calidad y servicio no vamos a reducir gastos. Somos uno de los tres únicos aeropuertos españoles con el certificado de la agencia de seguridad aérea.

La administración necesita bajar el déficit. ¿Se aproxima la privatización de Aena? Esa es una cuestión que no me compete, ni siquiera en la gestión del aeropuerto. Nosotros debemos preocuparnos de funcionar como una organización y una instalación eficiente, con independencia de quien aporte el capital.

¿España ha dado demasiado poder al colectivo de controladores? Se lo pregunto porque usted formó de la negociación durante el famoso plante.

Con los controladores llevo ya más de un año sin contacto en ese sentido. En el aeropuerto de Málaga no hemos tenido ningún problema al respecto. Si han tenido más o menos protagonismo, debemos ser conscientes de que las circunstancias de cada momento producen situaciones diferentes. Al final, no obstante, todo se va reequilibrando. En relación al balance del conflicto, creo que aún no ha pasado el tiempo suficiente; necesitamos perspectiva, todavía hay procesos judiciales en marcha.

¿Cuál es el peso de las low cost en Málaga? ¿Avanzamos hacia una aviación de bajo coste?

Para responderle primero habría que tener muy claro qué es lo que entendemos por ese término, que es muy difuso. Hay una serie de compañías que consideramos low cost, cuya presencia puede rondar el 50 ó el 60 por ciento, pero que varían mucho en su funcionamiento. Lo que le garantizo es que todas las compañías reciben el mismo tratamiento en el aeropuerto, tanto en el cumplimiento de requisitos operacionales como en las tasas que tienen que satisfacer.

Acaba de cumplir un año al frente del aeropuerto. En plena crisis. ¿Se arrepiente de la experiencia?

Estoy encantado, no tengo ni siquiera motivo para la morriña. Y eso que soy gallego. Es un trabajo que te exige, pero cuento con un equipo muy implicado.